



stadtraum



**Verkehrsgutachten zum
Bebauungsplanverfahren 2-64 im Bezirk
Friedrichshain-Kreuzberg
von Berlin
– Ergebnisbericht –**

Projekt-Nr.: 55 23 05

Auftraggeber: **Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen**
Abt. II Städtebau und Projekte
Referat II A
II A 29 / II A 22
Fehrbelliner Platz 4
10707 Berlin

Auftragnehmer: **stadtraum**
Gesellschaft für Raumplanung,
Städtebau & Verkehrstechnik mbH
Rotherstraße 22
10245 Berlin

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Jagoda Schuster

Telefon: 030 / 556 75 - 145
E-Mail: Jagoda.Schuster@stadtraum.com

Datum: 18.07.2025



Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Ziel der Planung	8
2	Analyse der bestehenden Verkehrssituation	10
2.1	Beschreibung des Plan- und Untersuchungsgebietes	10
2.2	Verkehrliche Erschließung	12
2.2.1	Straßenverkehr	12
2.2.2	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	14
2.2.3	Rad- und Fußverkehr	15
2.2.4	Ruhender Verkehr	23
2.2.5	Lieverkehr	26
2.3	Verkehrsaufkommen (Bestand)	27
2.3.1	Datengrundlagen/Erhebungen	28
2.3.2	Anhalter Straße/Wilhelmstraße	32
2.3.3	Stresemannstraße/Schöneberger Straße/Anhalter Straße	33
3	Verkehrsaufkommensermittlung	33
3.1	Vorhabenbeschreibung Plangebiet	33
3.1.1	Bauliche Maßnahmen	34
3.1.2	Verkehrliche Erschließung	35
3.2	Kennwerte	35
3.2.1	Bestand (Europahaus)	35
3.2.2	Bestand (Deutschlandhaus)	36
3.2.3	Bauvorhaben (Planung)	36
3.2.4	Gegenüberstellung der Kennwerte für Bestand und Planung	38
3.3	Aufkommensermittlung	38
3.3.1	Modal Split	39
3.3.2	Büronutzung	40
3.3.3	Kantine	44
3.3.4	Besucherzentrum	47
3.3.5	Konferenzräume	49
3.3.6	Bibliothek und Informationszentrum	51
3.3.7	Großtagespflege	51
3.3.8	Induzierter Kfz-Verkehr (Neubau)	51
3.3.9	Induzierter Radverkehr (Neubau)	52



3.4	Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende sowie für Abstellplätze für Fahrräder	53
3.5	Verkehrsverteilung.....	55
3.5.1	Tageszeitliche Verteilung	55
3.5.2	Räumliche Verteilung	56
3.6	Verkehrsaufkommen („IST“-Planfall)	58
4	Verkehrsprognose	62
4.1	Landeseigene Prognose (Objektkonkrete Verkehrsprognose Straßenbahn)	62
4.2	Relevante B-Pläne.....	64
4.2.1	Erweiterungsbau des Bundesministeriums für Finanzen (Postblock)	65
4.2.2	Exil-Museum.....	66
4.3	Zukünftiges Gesamtverkehrsaufkommen	67
4.3.1	Allgemein für Prognose 2030 (Prognose-Nullfall)	67
4.3.2	Zukünftiges Verkehrsaufkommen im Prognose-Planfall.....	70
4.4	Zusammenfassung	70
4.5	Aktuelle Entwicklungen zu den Prognosedaten 2030.....	71
5	Leistungsfähigkeitsuntersuchung.....	72
5.1	Vorgehensweise zur Ermittlung der Leistungsfähigkeit.....	73
5.2	Betrachtete Spitzenstunden und Verteilung des Zusatzverkehrs in den Spitzenstunden.....	75
5.3	Qualität des Verkehrsablaufs an den Knotenpunkten Anhalter Straße/Wilhelmstraße und Stresemannstraße/ Schöneberger Straße/Anhalter Straße	84
5.3.1	Spitzenstunden am Vormittag.....	84
5.3.2	Spitzenstunden am Nachmittag.....	85
5.4	Qualität des Verkehrsablaufs an der maßgebenden Anbindung an das öffentliche Straßennetz	87
5.4.1	Spitzenstunden am Vormittag und Nachmittag.....	87
6	Fazit	90
7	Anlagen	94
8	Literatur	95



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bebauungsgebiet (Quelle: OpenStreetMap).....	8
Abbildung 2: Übergeordnetes Straßennetz – Bestand (Quelle: FIS-Broker)	10
Abbildung 3: Übergeordnetes Straßennetz – Einstufung 2030 (Quelle: FIS-Broker)	11
Abbildung 4: Untersuchungsgebiet (Quelle: OpenStreetMap)	12
Abbildung 5: Straßennetz (Quelle: OpenStreetMap)	13
Abbildung 6: ÖPNV-Netz (Quelle: stadtplan.bvg).....	14
Abbildung 7: Radverkehrsanlagen (Quelle: FIS-Broker).....	16
Abbildung 8: Radverkehrsnetz (Quelle: FIS-Broker).....	17
Abbildung 9: überdachte Fahrradabstellanlagen auf dem Gelände von Europahaus (Quelle: eigene Aufnahme)	18
Abbildung 10: Fahrradstellplätze/Fahrradverleih (Quelle: FIS-Broker)	19
Abbildung 11: Stresemannstraße, Blickrichtung Nord (eigene Fotoaufnahme)	20
Abbildung 12: Anhalter Straße, Blickrichtung Ost (eigene Fotoaufnahme).....	20
Abbildung 13: Niederkirchnerstraße, Blickrichtung Ost (eigene Fotoaufnahme)	21
Abbildung 14. Wilhelmstraße, Blickrichtung Nord (eigene Fotoaufnahme).....	21
Abbildung 15: Fußverkehr (Quelle: FIS-Broker)	22
Abbildung 16: Ruhender Verkehr (Quelle: OpenStreetMap)	25
Abbildung 17: Erreichbarkeit der Geschäfte von Lade- und Lieferzonen (Quelle: Untersuchung von LK Argus GmbH zu „Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung im Ortsteil Kreuzberg“ aus dem Jahr 2020).....	27
Abbildung 18: Vorhandene Knotenpunktzählungen (Kartenquelle: OpenStreetMap; Datenquelle: SenMVKU)	29
Abbildung 19: Ergebnisse der Verkehrszählung am 21.11.2023 (Kfz/24h).....	30
Abbildung 20: Ergebnisse der Umrechnung der Zählung vom 21.11.2023 auf den DTVw mit dem Wochen-Faktor aus dem Zähljahr 2019.....	31
Abbildung 21: Verkehrsmengenkarte 2019	31
Abbildung 22: Gebäudebeispiel von Henn – Neubauten (links) und schematischer Schnitt (rechts) (Quelle: Abschlussbericht EZ-Campus von HENN)	34
Abbildung 23: Mobilität in Städten – SrV 2018 für den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg in Berlin (Quelle: SrV 2018 für Friedrichshain-Kreuzberg).....	40
Abbildung 24: Tagesganglinien des induzierten Kfz-Verkehrs (Büronutzung) (Quelle: Programm Ver_Bau genutzt (Dr. Bosserhoff, 2023)).....	43
Abbildung 25: Tagesganglinien des induzierten Radverkehrs (Büronutzung) (Quelle: Programm Ver_Bau genutzt (Dr. Bosserhoff, 2023)).....	43
Abbildung 26: Tagesganglinien des induzierten Kfz-Verkehrs (Kantine) (Quelle: Programm Ver_Bau genutzt (Dr. Bosserhoff, 2023))	46
Abbildung 27: Tagesganglinien des induzierten Radverkehrs (Kantine) (Quelle: Programm Ver_Bau genutzt (Dr. Bosserhoff, 2023))	46
Abbildung 28: Tagesganglinien des induzierten Kfz-Verkehrs (Besucherzentrum) (Quelle: Programm Ver_Bau genutzt (Dr. Bosserhoff, 2023)).....	48
Abbildung 29: Tagesganglinien des induzierten Radverkehrs (Besucherzentrum) (Quelle: Programm Ver_Bau genutzt (Dr. Bosserhoff, 2023)).....	48



Abbildung 30: Tagesganglinien des induzierten Kfz-Verkehrs (Konferenzräume) (Quelle: Programm Ver_Bau genutzt (Dr. Bosserhoff, 2023)).....	50
Abbildung 31: Tagesganglinien des induzierten Radverkehrs (Konferenzräume) (Quelle: Programm Ver_Bau genutzt (Dr. Bosserhoff, 2023)).....	50
Abbildung 32: Tagesganglinie des Zusatzverkehre (Ziel-, Quell- und Gesamtverkehr – EZ-Campus) (Quelle: Programm Ver_Bau genutzt (Dr. Bosserhoff, 2023))	56
Abbildung 33: Verteilung des Zusatzverkehrs (prozentualer Anteil) (Quelle: OpenStreetMap)	57
Abbildung 34: Räumliche Aufteilung des induzierten Verkehrs (BMZ) – Quellverkehr (absolute Zahlen) (Quelle: OpenStreetMap)	58
Abbildung 35: Räumliche Aufteilung des induzierten Verkehrs (BMZ) – Zielverkehr (absolute Zahlen) (Quelle: OpenStreetMap)	58
Abbildung 36: Verkehrszählung am 21.11.2023 (Kfz/24h) (Quelle: OpenStreetMap).....	59
Abbildung 37: angepasste Verkehrszählung vom 21.11.2023 (Kfz/24h) mit dem Wochen-Faktor aus dem Zähljahr 2019 (Betrachtungsfall „Bestand“) (Quelle: OpenStreetMap)	60
Abbildung 38: Verteilung des Zusatzverkehrs (Kfz/24h) (Quelle: OpenStreetMap).....	61
Abbildung 39: „IST“-Planfall (Bestand + induzierter Verkehr EZ-Campus) (Quelle: OpenStreetMap)	61
Abbildung 40: Prognosezahlen 2030 - Zahlen aus der objektkonkreten Verkehrsprognose Straßenbahnneubaustrecke Alexanderplatz-Kulturforum (Quelle: OpenStreetMap).....	63
Abbildung 41: Lage der im Rahmen der Untersuchung zusätzlich zu berücksichtigenden B-Pläne (Quelle: FIS-Broker).....	64
Abbildung 42: zusätzliches Verkehrsaufkommen am Tag (Postblock) (Quelle: Verkehrstechnische Voruntersuchung zur Bewertung der Rückstaulängen zweier Knotenpunkte von planzeit-beuster GmbH aus dem Jahr 2022).....	65
Abbildung 43: Induzierter Kfz-Verkehr Postblock (Kfz/24h) (Quelle: OpenStreetMap).....	66
Abbildung 44: Induzierter Kfz-Verkehr Exil-Museum (Kfz/24h) (Quelle: OpenStreetMap) ...	67
Abbildung 45: Verkehrsbelastung im „Prognose-Nullfall“ (Quelle: OpenStreetMap).....	68
Abbildung 46: prozentuale Veränderung des Kfz-Verkehrs in der „Prognose-Nullfall“ im Vergleich zum „Bestand“ (Quelle: OpenStreetMap).....	69
Abbildung 47: Prognose-Planfall – DTVw (Prognose Nullfall + induzierter Verkehr BMZ-Campus) (Quelle: OpenStreetMap)	70
Abbildung 48: Querschnittsbelastung am Tag in vier Betrachtungsfällen (Quelle: OpenStreetMap)	71
Abbildung 49: Zusätzliches Verkehrsaufkommen Zufahrt EZ-Campus – Frühspitzenstunde 7-8 Uhr (Quelle: Lisa).....	76
Abbildung 50: Zusätzliches Verkehrsaufkommen am KP Stresemannstr./Anhalter Str. – Frühspitzenstunde 7-8 Uhr (Quelle: Lisa).....	77
Abbildung 51: Zusätzliches Verkehrsaufkommen am KP Anhalter Str./Wilhelmstraße – Frühspitzenstunde 7-8 Uhr (Quelle: Lisa).....	77
Abbildung 52: Zusätzliches Verkehrsaufkommen Zufahrt EZ-Campus – Frühspitzenstunde 8-9 Uhr (Quelle: Lisa).....	78
Abbildung 53: Zusätzliches Verkehrsaufkommen am KP Stresemannstr./Anhalter Str. – Frühspitzenstunde 8-9 Uhr (Quelle: Lisa).....	78



Abbildung 54: Zusätzliches Verkehrsaufkommen am KP Anhalter Str./Wilhelmstraße – Frühspitzenstunde 8-9 Uhr (Quelle: Lisa).....	79
Abbildung 55: Zusätzliches Verkehrsaufkommen Zufahrt EZ-Campus – Spätspitzenstunde 16-17 Uhr (Quelle: Lisa)	79
Abbildung 56: Zusätzliches Verkehrsaufkommen am KP Stresemannstr./Anhalter Str. – Spätspitzenstunde 16-17 Uhr (Quelle: Lisa)	80
Abbildung 57: Zusätzliches Verkehrsaufkommen am KP Anhalter Str./Wilhelmstraße – Spätspitzenstunde 16-17 Uhr (Quelle: Lisa)	80
Abbildung 58: Zusätzliches Verkehrsaufkommen Zufahrt EZ-Campus – Vormittagsspitzenstunde 9-10 Uhr (Quelle: Lisa).....	81
Abbildung 59: Zusätzliches Verkehrsaufkommen am KP Stresemannstr./Anhalter Str. – Vormittagsspitzenstunde 9-10 Uhr (Quelle: Lisa).....	81
Abbildung 60: Zusätzliches Verkehrsaufkommen am KP Anhalter Str./Wilhelmstraße – Vormittagsspitzenstunde 9-10 Uhr (Quelle: Lisa).....	82
Abbildung 61: Zusätzliches Verkehrsaufkommen Zufahrt EZ-Campus – Nachmittagsspitzenstunde 15-16 Uhr (Quelle: Lisa)	82
Abbildung 62: Zusätzliches Verkehrsaufkommen am KP Stresemannstr./Anhalter Str. – Nachmittagsspitzenstunde 15-16 Uhr (Quelle: Lisa)	83
Abbildung 63: Zusätzliches Verkehrsaufkommen am KP Anhalter Str./Wilhelmstraße – Nachmittagsspitzenstunde 15-16 Uhr (Quelle: Lisa)	83

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Kennwerte-Übersicht für Bestand und Planung (EZ-Campus) (Quelle: eigene Darstellung)	38
Tabelle 2: Kfz-Verkehr je Werktag Büro (Quell- und Zielverkehr).....	41
Tabelle 3: Richtungsbezogene Kfz-Tagesbelastung im Quell/Zielverkehr	42
Tabelle 4: Kfz-Verkehr je Werktag Kantine (Quell- und Zielverkehr)	44
Tabelle 5: Richtungsbezogene Kfz-Tagesbelastung im Quell/Zielverkehr	45
Tabelle 6: Tageszeitliche Verteilung der Ziel- und Quellverkehre im Kfz-Verkehr (EZ- Campus) (Quelle: eigene Darstellung).....	52
Tabelle 7: Tageszeitliche Verteilung der Ziel- und Quellverkehre im Radverkehr (EZ- Campus) (Quelle: eigene Darstellung).....	53
Tabelle 8: Grenzwerte der mittleren Wartezeit des Verkehrsablaufs (QSV).....	74
Tabelle 9: QSV - Bestand.....	84
Tabelle 10: QSV - „IST“-Planfall.....	85
Tabelle 11: QSV - Bestand	86
Tabelle 12: QSV - „IST“-Planfall.....	86
Tabelle 13: QSV - „IST“-Planfall.....	88
Tabelle 14: QSV - Prognose-Planfall.....	88



Abkürzungsverzeichnis

HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Kfz	Kraftfahrzeug
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs
SV	Schwerverkehr



Präambel

Bei der Erstellung des verkehrsplanerischen Fachbeitrags wurde in den durch Sen-MVKU vorgelegten Prognosedaten die Wirkung der Straßenbahnneubaustrecke Alexanderplatz-Kulturforum berücksichtigt. Mit dem Verzicht auf Maßnahmenumsetzung sind die bisher auf Basis der zugehörigen objektkonkreten Verkehrsprognose angenommenen Prognosewerte nicht mehr relevant, weshalb nunmehr die Verkehrsprognose 2030 des Landes Berlin in dem betrachteten Bereich keine signifikanten Steigerungen gegenüber den Verkehrsmengenkarten 2019/2023 ausweist. Die maßgebende Verkehrsbelegung ergibt sich damit aus den Bestandsdaten, weshalb der verkehrsplanerische Fachbeitrag dementsprechend fortgeschrieben und an die nun geltenden Grundlagen angepasst wurde.

1 Anlass und Ziel der Planung

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, Abt. II – Städtebau und Projekte stellt den Bebauungsplan 2-64 „BMZ/ EZ-Campus“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin auf. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist die Durchführung einer Verkehrsuntersuchung erforderlich. Das Plangebiet des Bebauungsplans 2-64 liegt zentral im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg. Es befindet sich südlich des Martin-Gropius-Baus, westlich des Erinnerungsortes „Topographie des Terrors“, nördlich der Anhalter Straße und östlich der Stresemannstraße. Das Plangebiet weist eine Fläche von 2,6 ha auf (siehe Abbildung 1).

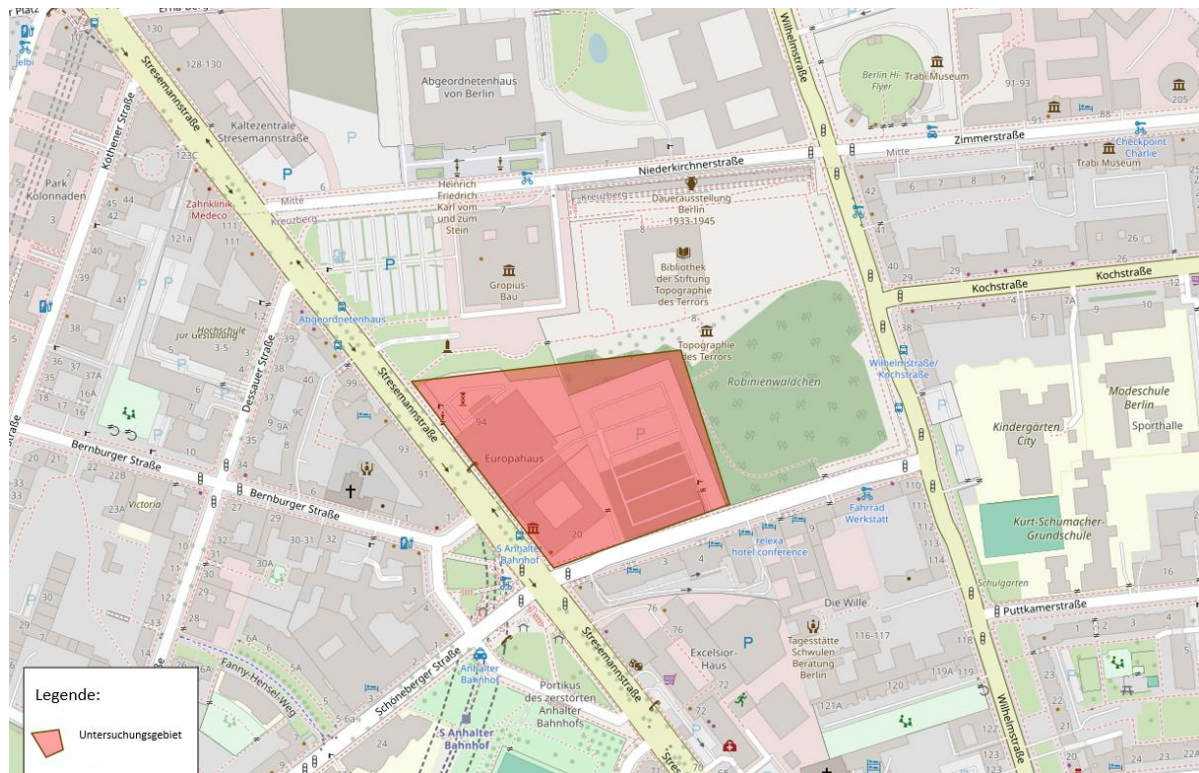


Abbildung 1: Bebauungsgebiet (Quelle: OpenStreetMap)

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes 2-64 befinden sich das denkmalgeschützte Deutschlandhaus mit dem Dokumentationszentrum Flucht, Vertreibung, Versöhnung, das Europahaus als Dienstsitz des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) sowie eine derzeit als Parkplatz genutzte Fläche. Das stetige Wachstum und der Wunsch, weitere Standorte zentral zusammenzulegen, veranlasst das BMZ zu einer Erweiterung ihres Standortes auf dem derzeit als Parkplatz genutzten Flurstück 857.



Entstehen soll ein Campus für Entwicklungszusammenarbeit (EZ-Campus), der durch eine klimaneutrale Bebauung mit Büro- und Konferenzräumen sowie einem Besucher- und Informationszentrum geprägt ist.

Zur Sicherung der städtebaulichen Ziele und Qualitäten des Siegerentwurfes des städtebaulichen Wettbewerbes „EZ-Campus PLUS“ von HENN GmbH mit WES LandschaftsArchitektur wird nun das Bebauungsplanverfahren 2-64 nach § 13a BauGB durchgeführt.

Die Verkehrsuntersuchung (Teil A des Gutachtens) bildet die fachliche Grundlage für die Abwägungen der Belange des Verkehrs im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens. Bei der Erarbeitung der Verkehrsuntersuchung werden der „Leitfaden für verkehrliche Untersuchungen“ der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) sowie die Ausführungsvorschriften zu § 49 Absatz 1 und 2 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende sowie für Abstellplätze für Fahrräder (AV Stellplätze) berücksichtigt. Darüber hinaus werden im Rahmen des Verkehrsgutachtens die potentiellen Auswirkungen der ursprünglich bis 2035 geplanten Straßenbahnneuerbindung zwischen Potsdamer Platz und Schöneweide entlang der Stresemannstraße (ÖPNV-Bedarfsplan) berücksichtigt.

Die Verkehrsuntersuchung soll für den weiteren Prozess der Planung die fachplanerischen Handlungserfordernisse im Hinblick auf die Mobilitätsanforderungen verdeutlichen und Lösungsvorschläge im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens aufzeigen.

2 Analyse der bestehenden Verkehrssituation

2.1 Beschreibung des Plan- und Untersuchungsgebietes

Das Plangebiet des Bebauungsplans 2-64 ist zentral im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg gelegen. Es wird durch zwei örtliche Verbindungsstraßen (StEP III), Stresemannstraße und Anhalter Straße, sowie eine übergeordnete Verbindungsstraße (StEP II) Wilhelmstraße, begrenzt (siehe Abbildung 2).

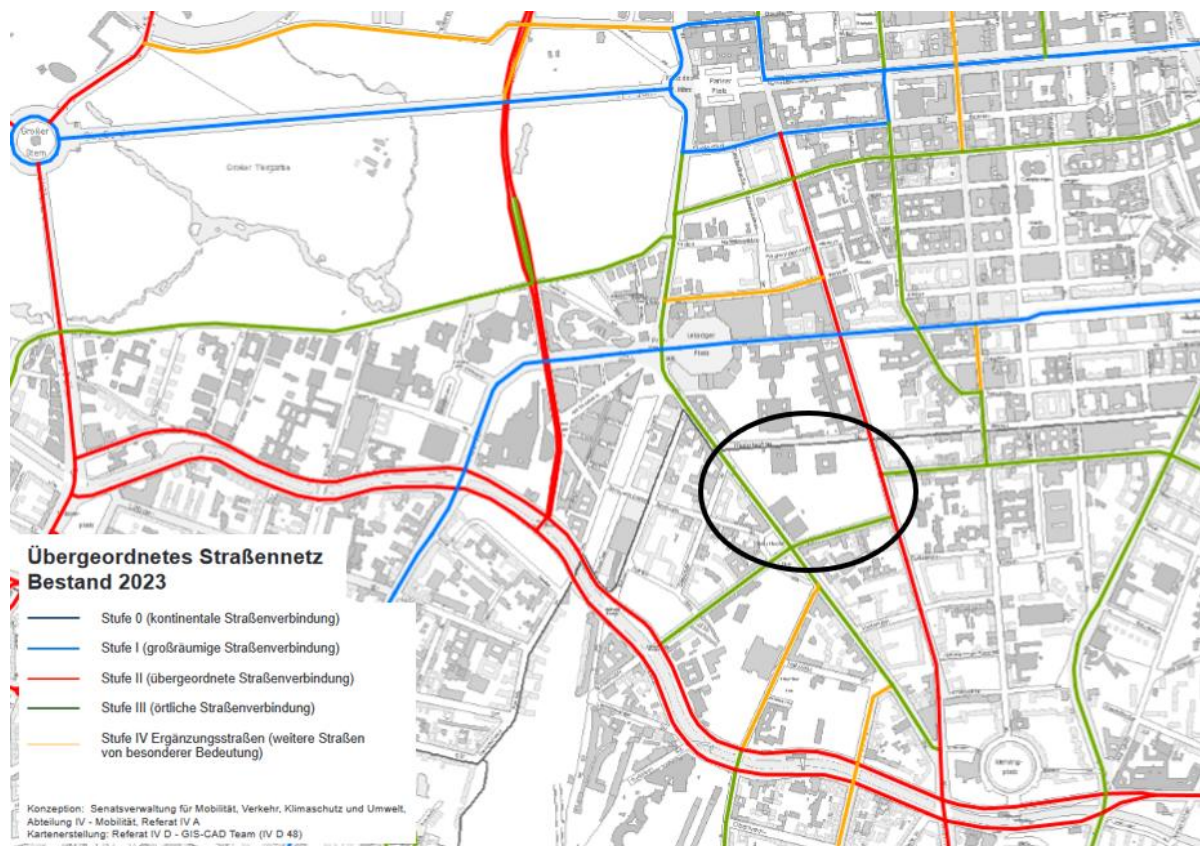


Abbildung 2: Übergeordnetes Straßennetz – Bestand (Quelle: FIS-Broker)

Zukünftig (2030) soll auch die Wilhelmstraße zu einer örtlichen Straßenverbindung zurückgestuft werden. Die das Gebiet im Norden begrenzende Niederkirchnerstraße gehört zum Nebennetz (siehe Abbildung 3).

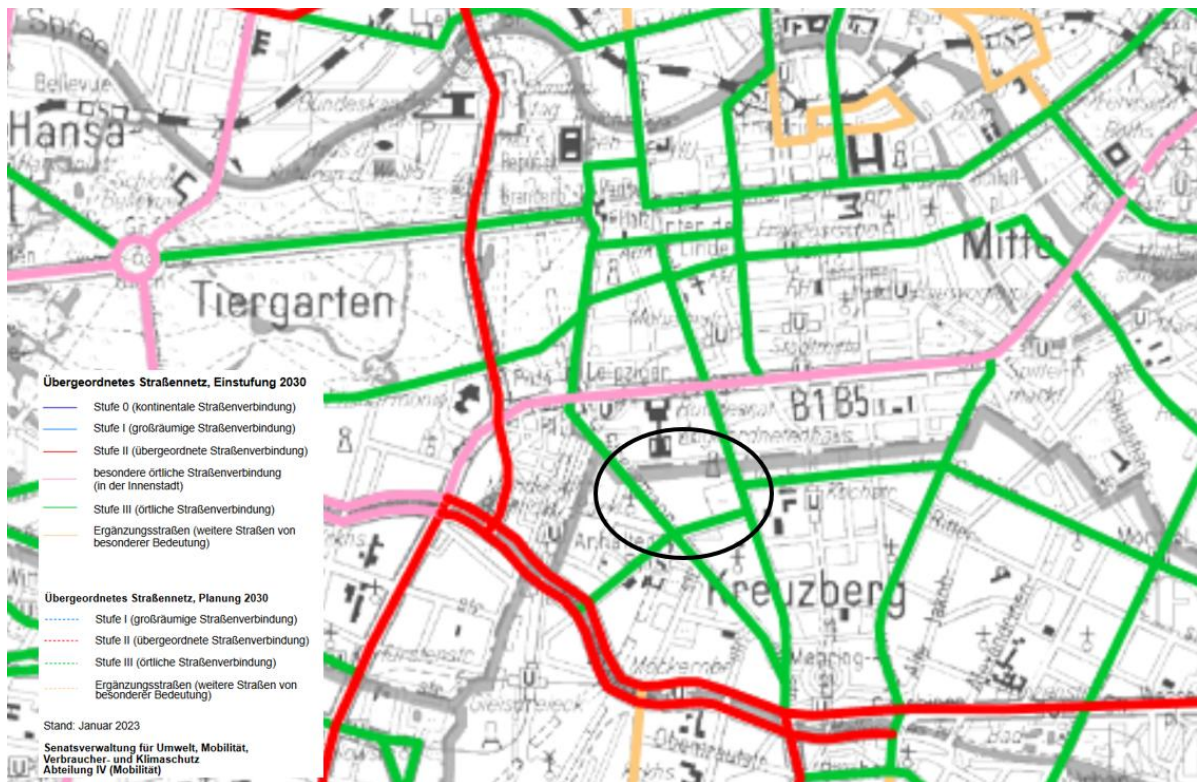


Abbildung 3: Übergeordnetes Straßennetz – Einstufung 2030 (Quelle: FIS-Broker)

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens werden zwei Untersuchungsgebiete betrachtet. Das kleinräumige Untersuchungsgebiet wird durch die Stresemannstraße, Anhalter Straße, Wilhelmstraße sowie die Niederkirchnerstraße begrenzt. Für dieses Gebiet erfolgt im Rahmen des Verkehrsgutachtens die Bestandsanalyse. In dem weiträumigen Untersuchungsgebiet werden die zukünftigen für das Bauvorhaben relevanten Entwicklungen berücksichtigt, welche im Kapitel 4.2 näher beschrieben werden (siehe Abbildung 4).

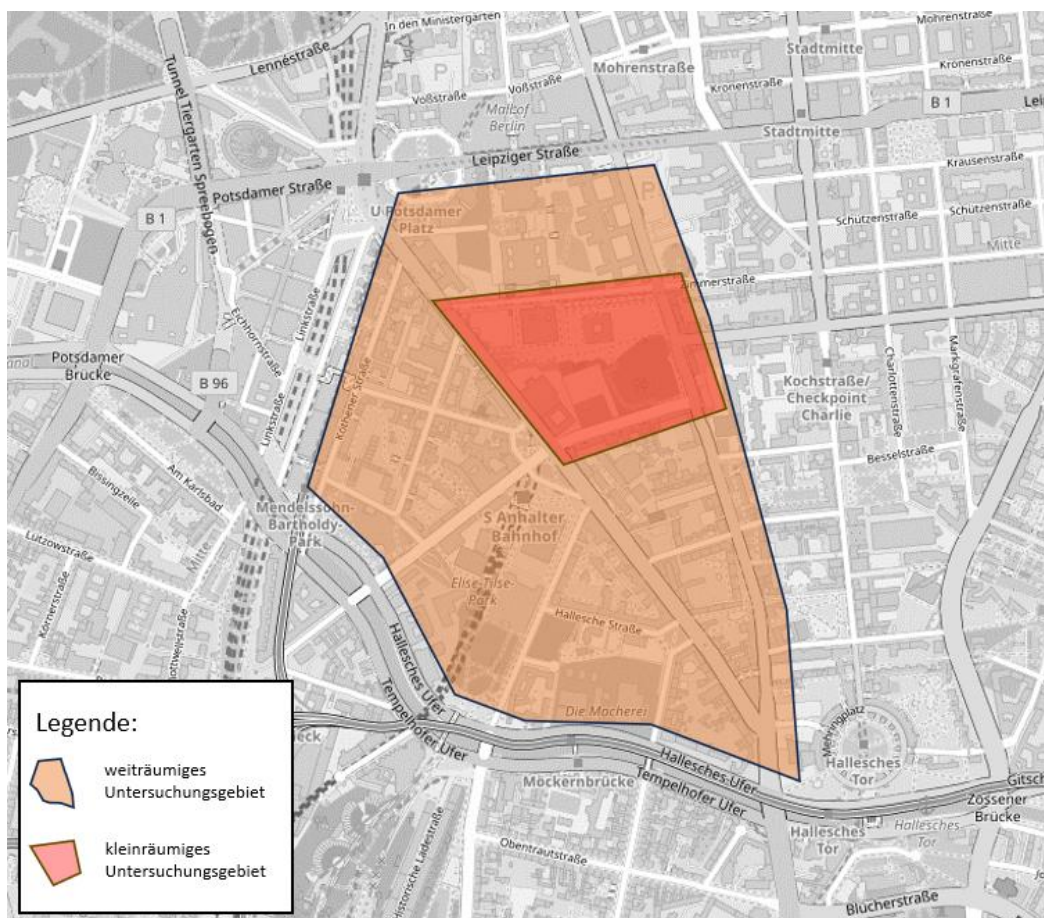


Abbildung 4: Untersuchungsgebiet (Quelle: OpenStreetMap)

2.2 Verkehrliche Erschließung

Im folgenden Kapitel wird die verkehrliche Erschließung des Untersuchungsgebietes mit Pkw, ÖPNV, Fahrrad oder zu Fuß näher beschrieben und mithilfe von Karten graphisch dargestellt.

2.2.1 Straßenverkehr

Das Untersuchungsgebiet liegt im Süden an der Anhalter Straße und im Westen an der Stresemannstraße, die südlich des Untersuchungsgebiets eine lichtsignalisierte Kreuzung bilden. Die Stresemannstraße quert im Norden am Potsdamer Platz die Bundesstraße B1 als wichtige Querverbindung zwischen dem Berliner Südosten und Nordwesten. In südlicher Richtung, hinter dem Landwehrkanal geht sie in die Bundesstraße B96 über, die in Nord-Süd-Richtung verläuft. In nördlicher Richtung ist der Hauptbahnhof, in südlicher Richtung der Flughafen Berlin-Brandenburg gut erreichbar.

Den Mitarbeitenden des BMZ steht im Bestand ein großer Parkplatz mit ca. 200 Stellplätzen zur Verfügung, der über die Anhalter Straße erschlossen wird. An der Stresemannstraße liegt eine Zufahrt mit einer kontrollierten Toranlage zum Europahaus. Sie erschließt das Europahaus und die Einfahrt zur Tiefgarage. Die Anlieferung erfolgt derzeit über den Parkplatz an der Anhalter Straße. Zum Anlieferungshof des Deutschlandhauses gibt es heute zwei Zufahrten, eine von der Anhalter Straße östlich des Deutschlandhauses und eine durch ein Tor zum Freibereich um das Europahaus. Das Europahaus verfügt über eine Tiefgarage mit insgesamt 14 Stellplätzen, welche über die Zufahrt an der Stresemannstraße angefahren wird. Weitere zwei Stellplätze des Europahauses befinden sich oberirdisch (barrierefrei und mit zwei E-Ladestationen ausgestattet). Das Deutschlandhaus verfügt über sechs oberirdische Behindertenstellplätze (barrierefrei), von denen sich vier im Außenbereich und zwei im Wirtschaftshof befinden. Der Hauptzugang zum Europahaus mit Vorplatz befindet sich auf der Nordwestseite des Gebäudes, während ein Nebeneingang an der südöstlichen Hoffassade liegt. Der historische Eingang an der Stresemannstraße wird momentan nicht genutzt.

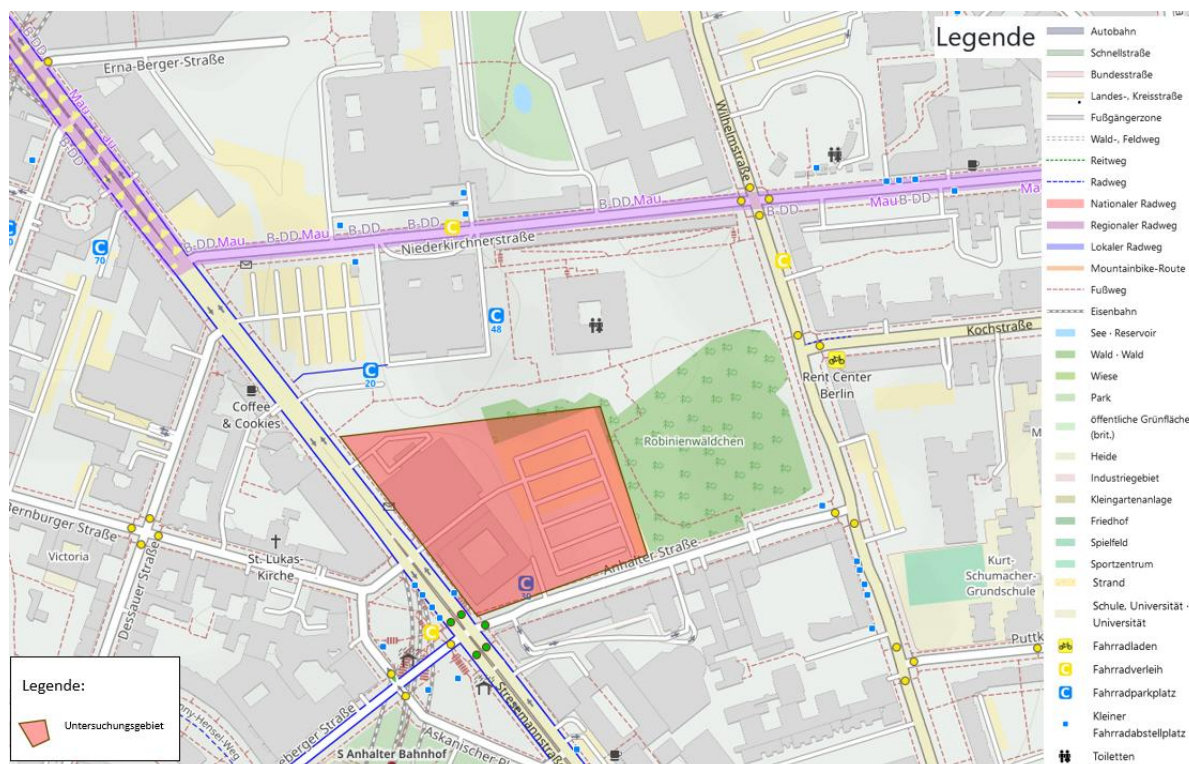


Abbildung 5: Straßennetz (Quelle: OpenStreetMap)

2.2.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der zukünftige EZ-Campus-Standort bietet insgesamt eine sehr gute Anbindung an den öffentlichen Personen-Nahverkehr mit dichter Taktung. Das Untersuchungsgebiet liegt unmittelbar am S-Bahnhof „Anhalter Bahnhof“, der von den S-Bahnlinien S1, S2, S25, S26 bedient wird und an der gleichnamigen Bushaltestelle, die von den Buslinien M29 und M41 angefahren werden. Außerdem bietet die U-Bahnlinie U2, westlich des Untersuchungsgebiets, sowie die U-Bahnlinie U6, östlich des Untersuchungsgebiets, eine weitere Alternative zur S-Bahnlinien. Somit ist eine sehr gute innerstädtische Erreichbarkeit gewährleistet.

Der nördlich in etwa 500 m Entfernung gelegene Regionalbahnhof „Potsdamer Platz“ stellt den Zugang zum Nah- und Fernverkehr her. Über das S-Bahn-Netz und den Regionalverkehr wird die Region Berlin-Brandenburg erschlossen. Die westlich in etwa 700 m Entfernung gelegene U-Bahn-Station „Mendelssohn-Bartholdy Park“ stellt einen weiteren Zugang zum Nahverkehr her.

Darüber hinaus ist bis zum Jahr 2035 die Realisierung einer Straßenbahnverbindung zwischen Potsdamer Platz und Schöneweide entlang der Stresemannstraße geplant (Nahverkehrsplan 2019 - 2023: Anlage 3 ÖPNV-Bedarfsplan). Zurzeit werden im Rahmen dieses Bauvorhabens die Grundlagen untersucht.

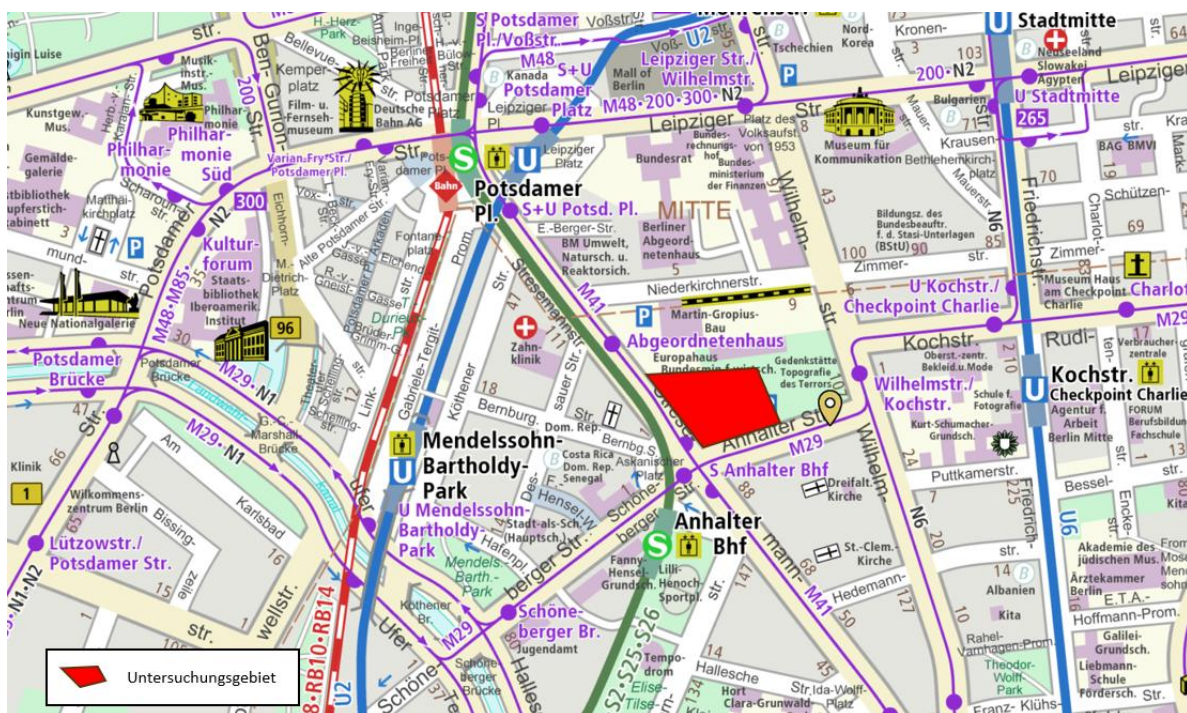


Abbildung 6: ÖPNV-Netz (Quelle: stadtplan.bvg)



Insgesamt lässt sich feststellen, dass das ÖPNV-Angebot des Untersuchungsgebiets sehr gut ist. Der geplante Neubau der Straßenbahnstrecke zwischen dem Potsdamer Platz über Stresemannstraße bis nach Schöneweide würde zur weiteren Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Angebotes in diesem Bereich beitragen.

2.2.3 Rad- und Fußverkehr

Radverkehr

Das Untersuchungsgebiet kann mit dem Fahrrad über die baulich angelegten Radwege auf der Stresemannstraße, über den Schutzstreifen auf der Anhalter Straße sowie den Radfahrstreifen auf der Wilhelmstraße erreicht werden. Die nördlich des Bebauungsplangebiets liegende Niederkirchnerstraße verfügt über keine Radverkehrsanlagen. Der Radfahrende wird hier gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn (30 km/h) geführt. Dabei gehört sowohl die Stresemannstraße als auch die Niederkirchnerstraße zu dem Berliner Radvorrangnetz (siehe Abbildung 7 und Abbildung 8).

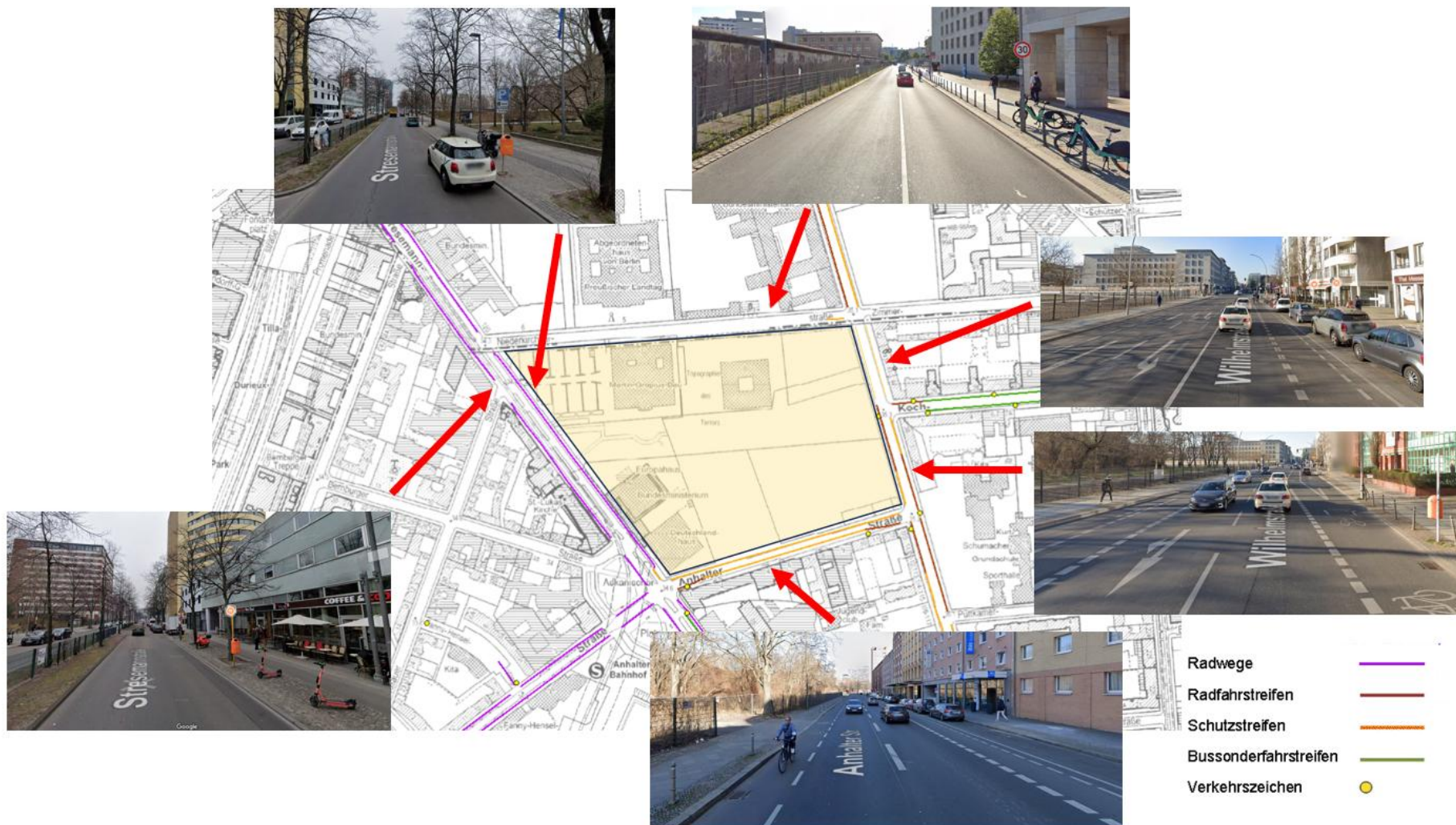


Abbildung 7: Radverkehrsanlagen (Quelle: FIS-Broker)

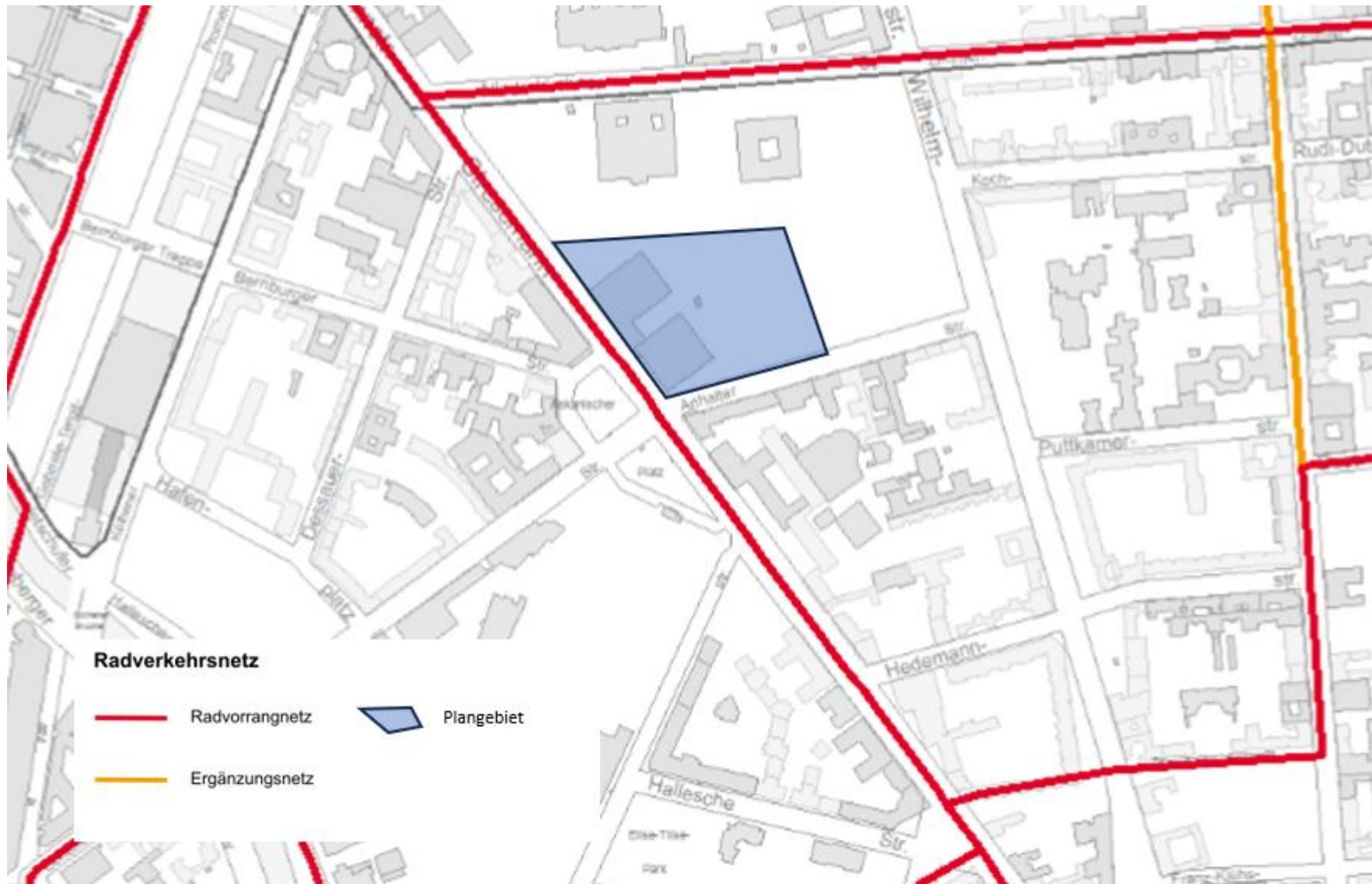


Abbildung 8: Radverkehrsnetz (Quelle: FIS-Broker)

Für die Radfahrenden stehen vor allem im westlichen Teil des kleinräumigen Untersuchungsgebietes zahlreiche Fahrradstellplätze sowie Leihmöglichkeiten zur Verfügung. Neben mehreren Fahrrad-Abstellplätzen direkt am S-Bhf. Anhalter Straße befinden sich weitere Fahrradbügel direkt neben dem Europahaus sowie dem Martin-Gropius-Bau. Die Anhalter Straße verfügt in der Nähe der Kreuzung Anhalter Straße/Wilhelmstraße über drei Fahrradabstellbügel. Die Möglichkeit der Nutzung eines Leihfahrrads besteht direkt am S-Bhf. Anhalter Straße, in dem östlichen Abschnitt der Anhalter Straße, auf der Wilhelmstraße Nähe der Niederkirchnerstraße sowie direkt vor dem Martin-Gropius-Bau in der Niederkirchnerstraße. Das Europahaus verfügt über insgesamt 135 Fahrradabstellplätze. Alle Abstellanlagen sind eingangsnah platziert und beleuchtet. Ca. 110 von diesen Abstellplätzen sind überdacht und zwischen 12 und 16 barrierefrei. Keine der Anlagen ist für Lastenräder/Anhänger geeignet. Zehn weitere überdachte Stellplätze sind Kurzzeitstellplätze für das Laden von Elektrofahrrädern. Das Deutschlandhaus verfügt über insgesamt 29 Fahrradbügel für 58 Fahrräder. 14 Fahrradbügel befinden sich im Wirtschaftshof und 15 im Außenbereich (siehe Abbildung 9).



Abbildung 9: überdachte Fahrradabstellanlagen auf dem Gelände von Europahaus (Quelle: eigene Aufnahme)

Die Auslastung der Fahrradabstellanlagen am Europa- und Deutschlandhaus betrug zum Zeitpunkt der Vor-Ort-Begehung am 11.10.2023 ca. 70-80 %.

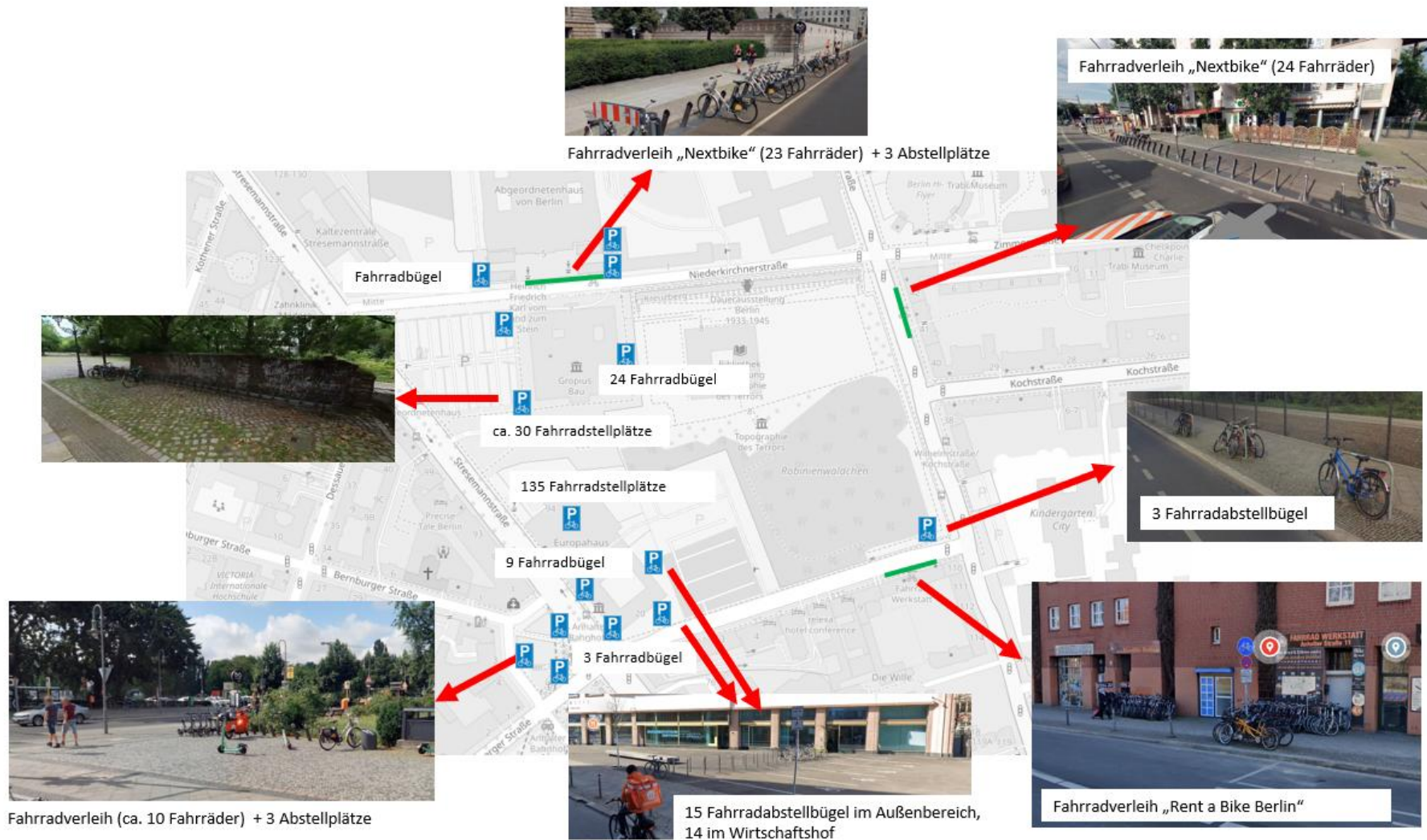


Abbildung 10: Fahrradstellplätze/Fahrradverleih (Quelle: FIS-Broker)

Fußverkehr

Für zu Fuß Gehende stehen in der Stresemannstraße, Anhalter Straße sowie Wilhelmstraße beidseitige Gehwege zur Verfügung. Alle Gehwege sind im Bestand mit Gehwegplatten aus Beton oder Naturstein befestigt (berlintypische Gehwegstruktur) und gemäß AV Geh- und Radwege ausreichend breit dimensioniert (mind. 3,20 m) (siehe Abbildung 11 bis Abbildung 14).

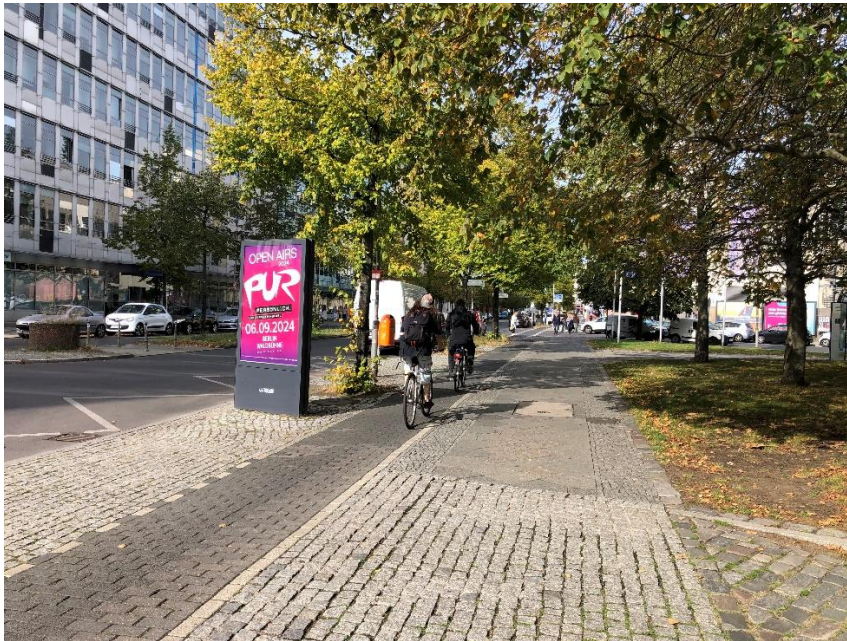


Abbildung 11: Stresemannstraße, Blickrichtung Nord (eigene Fotoaufnahme)



Abbildung 12: Anhalter Straße, Blickrichtung Ost (eigene Fotoaufnahme)



Abbildung 13: Niederkirchnerstraße, Blickrichtung Ost (eigene Fotoaufnahme)



Abbildung 14. Wilhelmstraße, Blickrichtung Nord (eigene Fotoaufnahme)

In der Niederkirchnerstraße ist der Gehweg nur im westlichen Bereich beidseitig. Im östlichen Bereich, ab dem Martin-Gropius-Bau bis zur Wilhelmstraße, ist der Gehweg aufgrund der längsten dort noch stehenden Mauerstücke von Mitte nur einseitig (nördliche Straßenseite).

Vom S-Bahnhof „Anhalter-Bahnhof“ aus kann das Untersuchungsgebiet in weniger als 5 Minuten erreicht werden. Für eine sichere Querung der Stresemannstraße sind Querungshilfen (Mittelinsel) sowie eine signalisierte Kreuzung (Stresemannstraße/Anhalter Straße) vorhanden (siehe Abbildung 15).



Abbildung 15: Fußverkehr (Quelle: FIS-Broker)



2.2.4 Ruhender Verkehr

Im umliegenden Straßennetz des Untersuchungsgebietes ist eine begrenzte Anzahl von öffentlichen Parkmöglichkeiten für Kfz vorhanden.

Auf der Stresemannstraße sowie im westlichen Abschnitt der Niederkirchnerstraße (bis zum Martin-Gropius-Bau) ist das Parken auf beiden Straßenseiten am Fahrbahnrand möglich. Dabei handelt es sich teilweise um bewirtschaftete Parkmöglichkeiten und zum Teil um zeitlich beschränkte Stellplätze. In der Stresemannstraße 110 (Ecke Niederkirchnerstraße) steht außerdem ein kostenpflichtiger und videoüberwachter Parkplatz vom Gropius-Bau zu Verfügung. Dieser Parkplatz bietet Stellflächen für insgesamt 200 PKWs - auch Behindertenstellplätze. Zusätzlich zum Parkplatz am Martin-Gropius-Bau gibt es in der Nähe weitere Parkmöglichkeiten, wie zum Beispiel das Parkhaus Gleisdreieck, das ca. 9 Gehminuten entfernt liegt und über 2.000 Stellplätze verfügt.

Die Anhalter Straße verfügt über vereinzelte Stellplätze ausschließlich auf der südlichen Straßenseite (auf dem Seitenstreifen). In der Wilhelmstraße stehen dem Pkw-Verkehr sechs Stellplätze (Parkbuchten) auf der östlichen Straßenseite zwischen Kochstraße und Niederkirchnerstraße zur Verfügung.

Außerdem steht den BMZ-Beschäftigten ein Pkw-Stellplatz auf dem Gelände an der Anhalter Straße zur Verfügung. Dieser Pkw-Parkplatz bietet insgesamt ca. 200 Stellplätze und wird derzeit nur von BMZ-Mitarbeitenden genutzt. Die Auslastung des Pkw-Parkplatzes betrug am Tag der Vor-Ort-Begehung (11.10.2023) ca. 25 % (ca. 50 parkende Pkws)¹.

In Anbetracht der sehr günstigen Anbindung an den leistungsstarken schienengebunden öffentlichen Nahverkehr (S-Bahn), der fußläufigen Nähe zum Stadtteilzentrum Potsdamer Platz und den Zielen des StEPs Move (weitgehend autofreie Gestaltung) ist es städtebauliches Ziel, dass das BMZ nicht vom ruhenden Verkehr (Stellplatzanlagen) dominiert wird. Deshalb soll bei dem BMZ nur die unbedingt erforderliche Stellplatzzahl umgesetzt werden. Weiterhin sei angemerkt, dass aufgrund der gesetzlichen Regelungen sowie dazugehöriger Ausführungsvorschriften (AV-Stellplätze) entsprechend der vorgesehenen Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen nachzuweisen sind. Zudem wird dadurch das Ziel einer Verminderung des

¹ Momentaufnahme an einem Werktag (11.10.2023)



Eingriffs in den Boden und eines sparsamen Umgangs mit Flächen umgesetzt. Mittelfristig ist auch von einem sinkenden Motorisierungsgrad auszugehen. Aufgrund der günstigen Lage des Plangebiets ist zudem mit geringerem Bedarf als üblich zu rechnen, da viele Berliner*innen schon heute vom Privatauto auf das Fahrrad, Carsharing-Angebote oder öffentliche Verkehrsmittel umsteigen. Dies stellt zudem einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz sowie der Vermeidung von Emissionen dar.

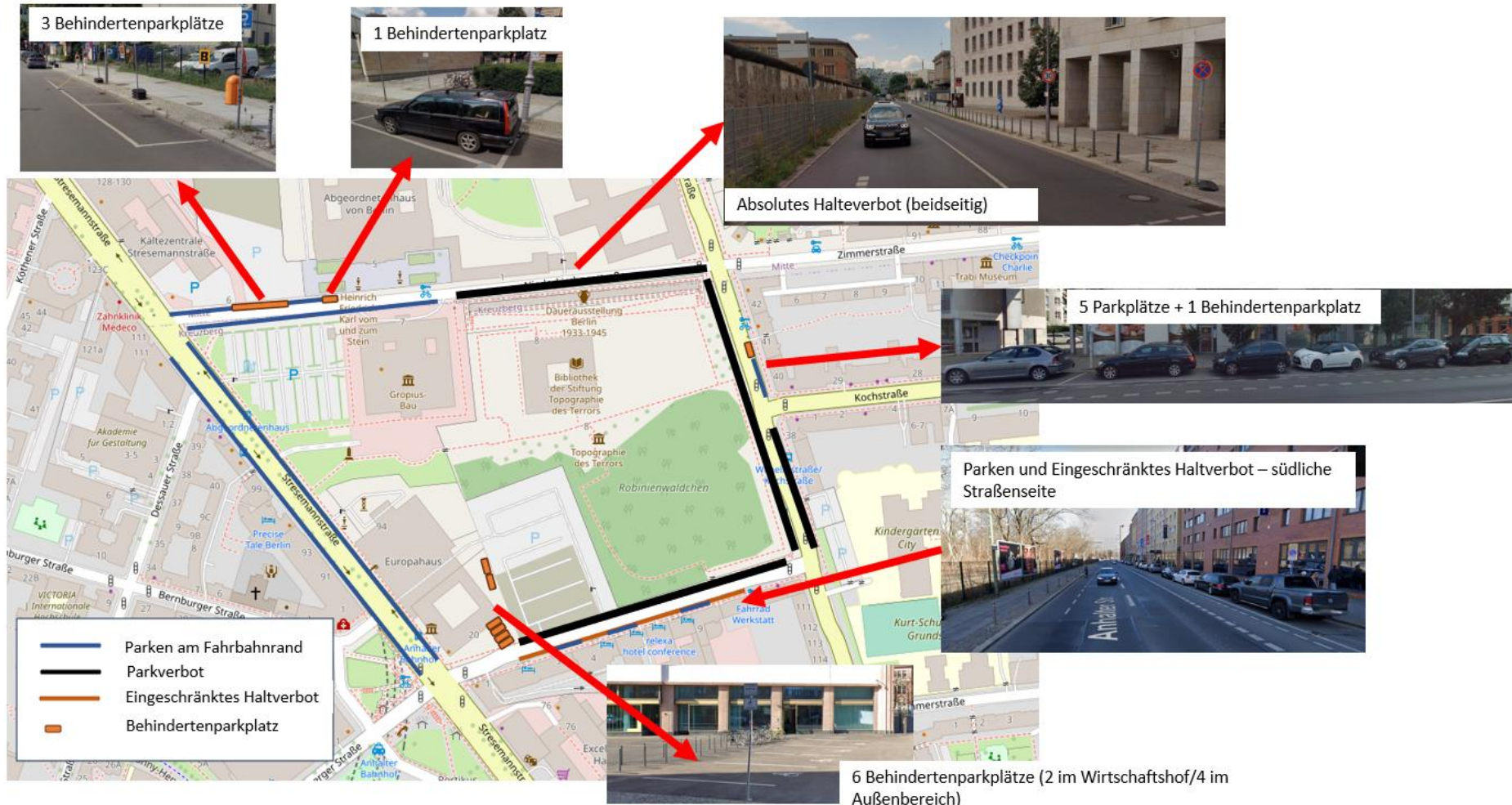


Abbildung 16: Ruhender Verkehr (Quelle: OpenStreetMap)



2.2.5 Lieferverkehr

Die Anlieferung des BMZ erfolgt im Bestand über den Parkplatz an der Anhalter Straße. Die Lieferzone befindet sich hinter dem Europahaus (von der Stresemannstraße aus gesehen).

Die Anlieferung der Neubauten wird voraussichtlich über eine separate Zufahrt an der Anhalter Straße erfolgen (möglicherweise neben der zentralen Zufahrt an der Grenze zum Robinienwäldchen). Auf dem Gelände wird in diesem Fall ein Rangierbereich für LKW (teils über 7,5 t) vorgesehen. Die genaue Verortung steht zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht fest. Sie wird im hochbaulichen Wettbewerb erarbeitet. Eine Anlieferung des Europahauses wird zukünftig über die Stresemannstraße erfolgen. Die bestehende Zufahrt zum Wirtschaftshof des Deutschlandhauses von der Anhalter Straße aus bleibt weiterhin bestehen. Zusammenfassend werden weder Belieferungen, noch sonstige Versorgungen der neuen und alten Bauten in dem Untersuchungsgebiet über den Fahrbahnrand der Stresemannstraße bzw. Anhalter Straße abgewickelt.

Des Weiteren besteht hinsichtlich des Lieferverkehrs laut der Untersuchung von LK Argus GmbH zu „Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung im Ortsteil Kreuzberg“ aus dem Jahr 2020 nur in dem nördlichen Abschnitt der Wilhelmstraße, zwischen Kochstraße und Niederkirchnerstraße (Coffeeshop, Restaurant), sowie auf der nördlichen Straßenseite der Anhalter Straße (Hotels) ein besonders hoher Bedarf an Liefer-/Ladeflächen (siehe Abbildung 17).

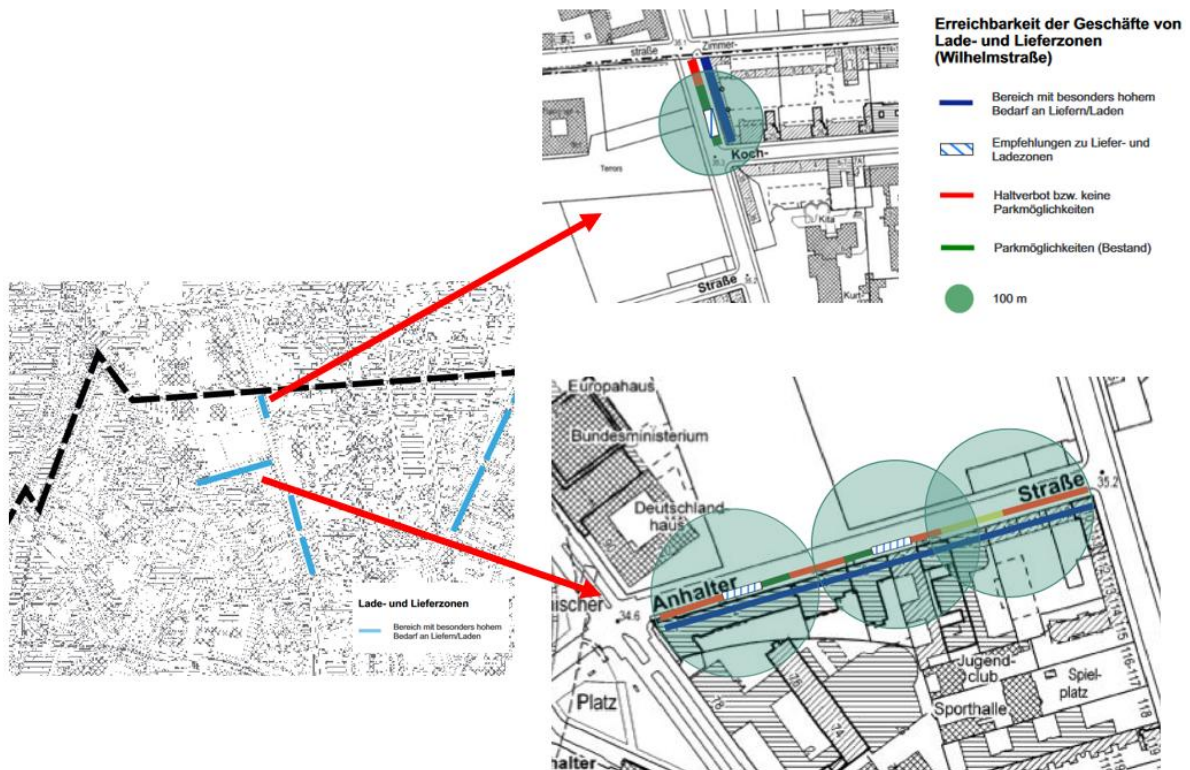


Abbildung 17: Erreichbarkeit der Geschäfte von Lade- und Lieferzonen (Quelle: Untersuchung von LK Argus GmbH zu „Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung im Ortsteil Kreuzberg“ aus dem Jahr 2020)

2.3 Verkehrsaufkommen (Bestand)

Im folgenden Kapitel wird das aktuelle Verkehrsaufkommen (Bestand) auf der Grundlage der vorliegenden Daten bzw. erhobenen Daten beschrieben.

Um die Plausibilität sowie Verwendbarkeit dieser Zahlen in Hinblick auf die weiteren Berechnungen zu prüfen, werden die vorliegenden sowie die erhobenen Zählraten mit den Zählraten aus der Verkehrsmengenkarte 2019 abgeglichen. Diese standen zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Verkehrsgutachtens zur Verfügung und dienen somit als Referenzgrundlage für die Plausibilitätsprüfung.

Seit Ende 2024 stehen die Zählraten der Verkehrsmengenkarte 2023 zur Verfügung. Im Vergleich zu den Erhebungen aus dem Jahr 2019 zeigen sich geringfügige Abweichungen. So ist in der Stresemannstraße und der Anhalter Straße ein leichter Anstieg des Verkehrsaufkommens zu verzeichnen, während in der Wilhelmstraße ein Rückgang festgestellt wurde. Das Verkehrsaufkommen auf den übrigen angrenzenden Straßen hat sich seit 2019 nahezu nicht verändert.



Um den Abgleich durchzuführen, werden gemäß „Hinweise und Faktoren zur Umrechnung von Verkehrsmengen“ die vorliegenden 12h-Verkehrszählungen der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt sowie die erhobenen Daten mit Hilfe von Umrechnungsfaktoren auf den durchschnittlichen Tagesverkehr DTVw hochgerechnet.

2.3.1 Datengrundlagen/Erhebungen

Als Grundlage für die Ermittlung des Verkehrsaufkommens an den von dem Bauvorhaben betroffenen Knotenpunkten gelten die aktuellen Knotenpunktzählungen der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (aktuell vorliegende Strombelastungspläne). Für beide Knotenpunkte wurde jeweils eine Verkehrszählung zur Verfügung gestellt.

Die Verkehrszählung für den Knotenpunkt Stresemannstraße/Schöneberger Straße/Anhalter Straße ist aus dem Jahr 2017 und somit zu alt, um als realistische Grundlage für die Berechnung verwendet zu werden. Werden die Belastungswerte aus der Knotenpunktzählung 2017 mit den Werten aus der Verkehrsmengenkarte 2019 verglichen, so weisen alle Knotenpunktarme aus der Knotenpunktzählung 2017 höhere Belastungswerte auf. Während die Stresemannstraße und die Schöneberger Straße im Bereich des Askanischen Platzes eine Differenz von ca. 700 Kfz/24h aufweisen, liegt der Belastungsunterschied in der Anhalter Straße bei über 4.000 Kfz/24h (Zählung 2017: ca. 13.000 Kfz/24h; Verkehrsmengenkarte 2019: ca. 9.000 Kfz/24h). Eine Anpassung der Zählung mithilfe eines Faktors würde aus gutachterlicher Sicht zu keinen realistischen Belastungen der Abbiegerbeziehungen führen.

Im Gegensatz zur Verkehrszählung des Knotenpunktes Stresemannstraße/Schöneberger Straße/Anhalter Straße sind die Belastungszahlen des Knotenpunktes Wilhelmstraße/Anhalter Straße deutlich geringer als die in der Verkehrsmengenkarte 2019. Da die Zählung im November 2020 stattgefunden hat und in der Anfangsphase der COVID-19-Pandemie lag, in der nicht nur Schulen, Universitäten und Kitas geschlossen waren, sondern auch ein Großteil der Arbeitnehmenden im Homeoffice gearbeitet hat, kann die Zählung aufgrund des berlinweiten veränderten Verkehrsaufkommens nicht als Grundlage der Ermittlung des Verkehrsaufkommens dienen.

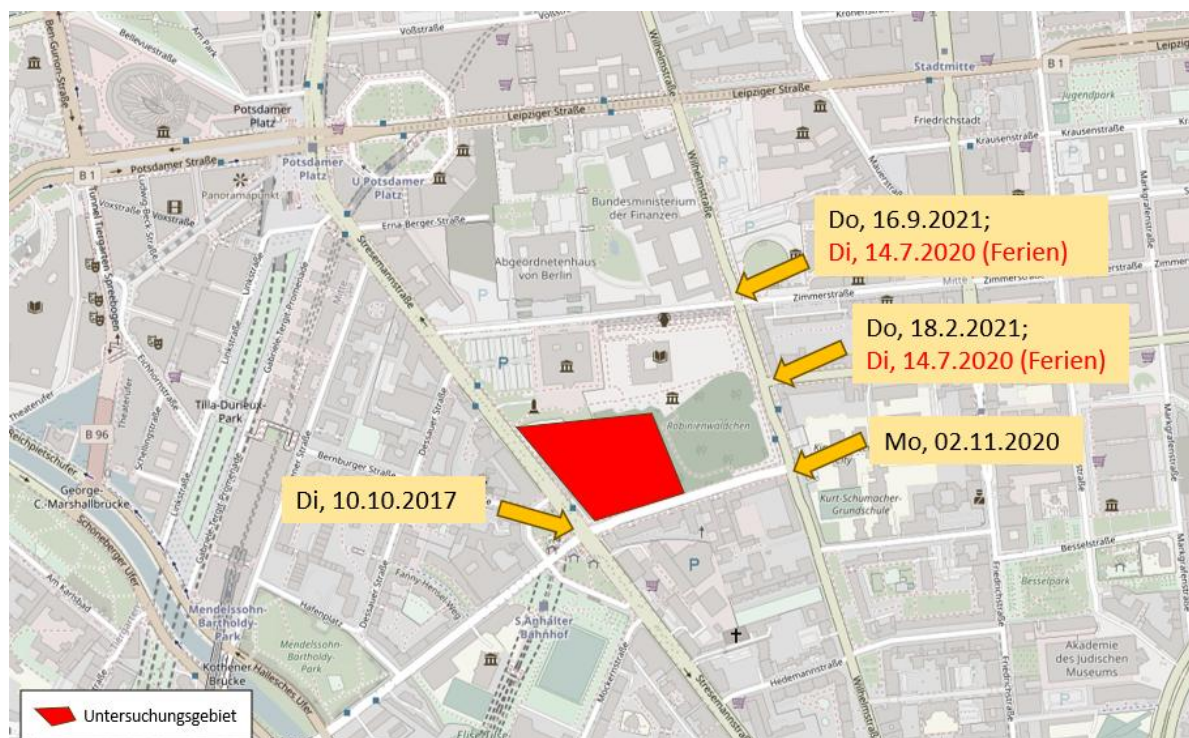


Abbildung 18: Vorhandene Knotenpunktzählungen (Kartenquelle: OpenStreetMap; Datenquelle: SenMVKU)

Da die Zählungen älter als drei Jahre sind und sich seitdem aufgrund der Pandemie das Berliner Verkehrsverhalten, das Verkehrsaufkommen sowie die Verkehrsverteilung aufgrund u.a. neuer Homeoffice-Regelungen grundsätzlich verändert hat, konnten diese Zahlen im Rahmen des Projektes für die Ermittlung des Verkehrsaufkommens der Knotenpunkte im Untersuchungsgebiet nicht herangezogen werden.

Aus diesem Grund wurden am Dienstag, den 21.11.2023, zwei videogestützte Verkehrsstromzählungen mittels vor Ort aufgestellter Kameras durchgeführt, um eine realitätsnahe Grundlage für die weiteren Berechnungen zu erhalten. Die Verkehrserhebungen erfassten den Verkehr am Knotenpunkt **Anhalter Straße/Wilhelmstraße** und am Knotenpunkt **Stresemannstraße/Schöneberger Straße/Anhalter Straße**. Die Ergebnisse der beiden durchgeführten Verkehrsstromzählungen sind in der Abbildung 19 grafisch dargestellt.

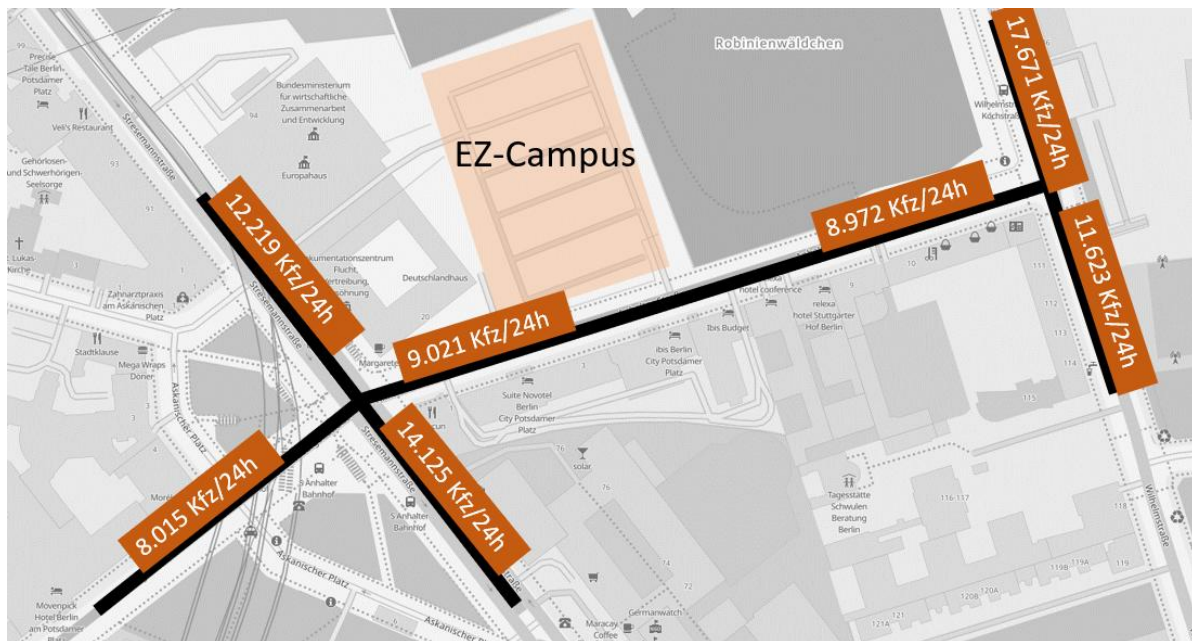


Abbildung 19: Ergebnisse der Verkehrszählung am 21.11.2023 (Kfz/24h)

Gezählt wurden die Kategorien Personenkraftwagen (Pkw), Krafträder (Krad), Fahrräder (Rad), Lieferfahrzeuge (Lieferfzg), Lastkraftwagen (Lkw), Lastkraftwagen mit Anhänger + Sattel-Kraftfahrzeuge (Lastzug) und Busse (Bus). Die Zählung hat außerhalb der Schulferien sowie Wochen mit Feiertagen stattgefunden.

Aus den Zählwerten wurden mit Hilfe des Ingenieurarbeitsplatzes LISA für die Knotenpunkte je zwei Diagramme (Tagesganglinien nach Verkehrsarten am Knotenpunkt gesamt, Ganglinien Schwerverkehr und Kfz) und sieben Strombelastungspläne erstellt: Gesamtverkehr, Frühspitzenstunde, Vormittagsspitzenstunde, Nachmittagspitzenstunde, Spätspitzenstunde, Schwerverkehr und Radverkehr. Die Zählwerte pro Zählintervall (15 min) sind für sieben Verkehrskategorien, für Kfz allgemein, Schwerverkehr allgemein und für den prozentualen Anteil des Schwerverkehrs am Gesamtverkehr in Tabellen zusammengestellt, unterschieden nach Einzelströmen und Querschnitten.

Mit Hilfe des Wochen-Faktors aus dem Zähljahr 2019 von der 47. Kalenderwoche (Wochenfaktor 1,015) wurde mit Hilfe der Auswertungsmethodik der Straßenverkehrszählung 2019 die Verkehrsstromzählung vom 21.11.2023 in den durchschnittlichen Tagesverkehr DTVw umgerechnet. Die Ergebnisse der Umrechnung können der Abbildung 20 entnommen werden.

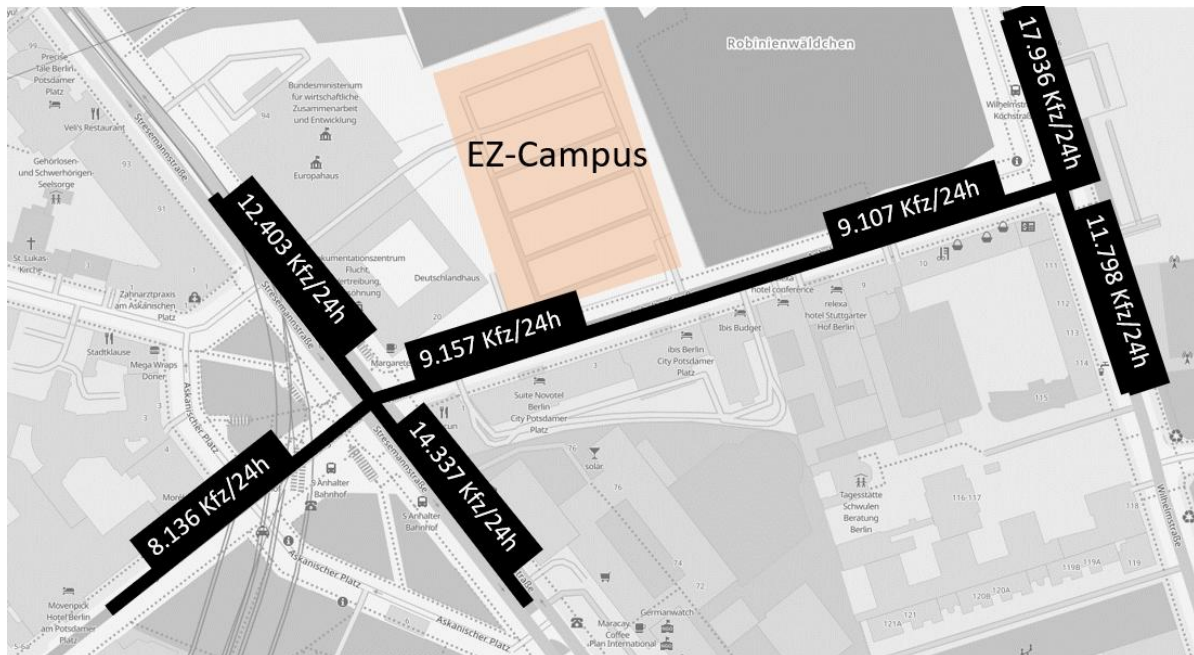


Abbildung 20: Ergebnisse der Umrechnung der Zählung vom 21.11.2023 auf den DTVw mit dem Wochen-Faktor aus dem Zähljahr 2019

In der nachfolgenden Abbildung sind die Verkehrszahlen aus der Verkehrsmengenkarte 2019 für die relevanten Knotenpunkte dargestellt.

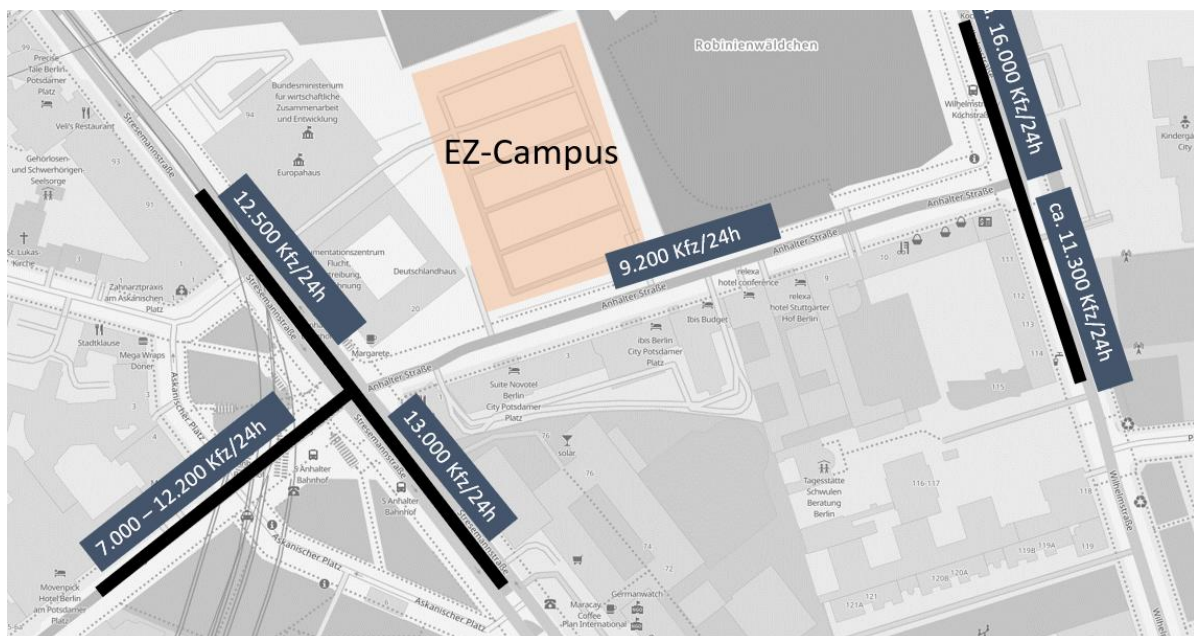


Abbildung 21: Verkehrsmengenkarte 2019

Der Vergleich der Zählung aus dem Jahr 2023 mit den Verkehrsmengen aus der Verkehrsmengenkarte 2019 zeigt geringe Veränderungen und Entwicklungen im Verkehrsgeschehen über den Zeitraum von vier Jahren. Dabei wurden sowohl geringe



Rückgänge (Wilhelmstraße Nord und Süd) als auch geringe Zunahmen (Stresemannstraße Nord, Anhalter Str.) festgestellt. Dennoch ist die Verkehrsaufteilung auf die einzelne Knotenpunktarme gleichgeblieben. Die Verkehrszählung aus dem Jahr 2023 ist somit plausible und kann als repräsentative Zahlengrundlage für weitere Berechnungen genutzt werden.

2.3.2 Anhalter Straße/Wilhelmstraße

Am Knotenpunkt Anhalter Straße/Wilhelmstraße sind insgesamt 19.133 Kfz/24h gezählt worden. Der Blick auf den Strombelastungsplan für den gesamten Zählzeitraum macht deutlich, dass die Wegbeziehungen Wilhelmstraße (Nord) <> Wilhelmstraße (Süd) und Wilhelmstraße (Nord) <> Anhalter Straße annähernd gleich stark genutzt werden. Ein deutlich kleinerer Anteil entfällt auf die Relation Wilhelmstraße (Süd) <> Anhalter Straße. Der Strombelastungsplan für den Schwerverkehr zeigt auf, dass die Wegbeziehung Wilhelmstraße (Nord) <> Anhalter Straße am stärksten frequentiert ist.

Die Ganglinien des Kfz-Verkehrs für den gesamten Knotenpunkt weisen keine deutliche Früh- und Spätspitzenstunde auf. Nachdem der Verkehr bis 8 Uhr langsam die Werte von ca. 950 Fahrzeugen/Stunde erreicht hat, bleibt er bis 12 Uhr auf dem Niveau von über 900 Fahrzeugen/Stunde und steigt bis 17 Uhr auf einen Hochpunkt. Von 16 bis 17 Uhr wird die Spätspitzenstunde erreicht, welche deutlich höher als die Frühspitzenstunde liegt. Anschließend nimmt die Verkehrsbelastung bis 0 Uhr immer weiter ab.

Die Ganglinie des Schwerverkehrs für den gesamten Knotenpunkt weist kaum signifikante Spitzen auf. Bis 7 Uhr steigt die Verkehrsbelastung auf knapp 100 Fahrzeuge/Stunde an und bleibt bis ca. 10 Uhr auf ungefähr diesem Niveau. Anschließend fällt die Ganglinie wieder langsam ab.

Gemäß der Zählwerttabellen liegt der Anteil des Schwerverkehrs für den gesamten Knotenpunkt bei 6 %. Insgesamt wurden 1064 Fahrzeuge erfasst, die dem Schwerverkehr zuzuordnen sind. Weitere Zählwerttabellen und Strombelastungspläne befinden sich im Anhang in Anlage 1.1.



2.3.3 Stresemannstraße/Schöneberger Straße/Anhalter Straße

Am Knotenpunkt Stresemannstraße/Schöneberger Straße/Anhalter Straße sind insgesamt 21.690 Kfz/24h gezählt worden. Der Blick auf den Strombelastungsplan für den gesamten Zählzeitraum macht deutlich, dass die Wegbeziehung Stresemannstraße (Nord) <> Stresemannstraße (Süd) am stärksten genutzt wird. Halb so stark frequentiert wird die Relation Anhalter Straße <> Schöneberger Straße. Der geringste Anteil entfällt auf die Relation Stresemannstraße (Nord) <> Schöneberger Straße. Der Strombelastungsplan für den Schwerverkehr zeigt auf, dass nicht nur die Wegbeziehung Stresemannstraße (Nord) <> Stresemannstraße (Süd) sondern auch die Relation Anhalter Straße <> Schöneberger Straße von dem Schwerverkehr am stärksten frequentiert ist.

Die Ganglinien des Kfz-Verkehrs für den gesamten Knotenpunkt weist eine deutliche Frühspitzenstunde auf. Nachdem die Frühspitzenstunde von 8 bis 9 Uhr erreicht wurde, fällt die Verkehrsbelastung zwischen 9 und 10 Uhr auf einen Tiefpunkt, um anschließend wieder langsam anzusteigen. Von 15 Uhr bis 16 Uhr wird die Spätspitzenstunde erreicht, welche nicht so stark wie die Frühspitzenstunde ausgeprägt ist. Anschließend nimmt die Verkehrsbelastung bis 0 Uhr langsam ab.

Die Ganglinie des Schwerverkehrs für den gesamten Knotenpunkt weist kaum signifikante Spitzen auf. Bis 7 Uhr steigt die Verkehrsbelastung auf knapp 100 Fahrzeuge/Stunde an und bleibt bis 18 Uhr zwischen 50 bis 100 SV-Fahrzeugen/Stunde. Anschließend fällt die Ganglinie wieder langsam ab.

Gemäß der Zählwerttabellen liegt der Anteil des Schwerverkehrs für den gesamten Knotenpunkt bei 6 %. Insgesamt wurden 1.191 Fahrzeuge erfasst, die dem Schwerverkehr zuzuordnen sind. Weitere Zählwerttabellen und Strombelastungspläne befinden sich im Anhang in Anlage 1.2.

3 Verkehrsaufkommensermittlung

3.1 Vorhabenbeschreibung Plangebiet

Das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) plant die Reorganisation seines Berliner Dienstsitzes am Standort Stresemannstraße/Anhalter Straße im Berliner Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg. Das dort derzeit genutzte Europahaus muss aufgrund einer notwendigen Kernsanierung leer gezogen werden. Gleichzeitig soll der aktuell auf drei Liegenschaften verteilte Dienstbetrieb

des BMZ in einer Liegenschaft zusammengeführt werden. Dazu wird auf dem Nachbargrundstück des Europahauses ein Neubau mit ca. 40.220 qm BGF für ca. 1.000 Arbeitsplätze geplant (1. Bauabschnitt).

Nach Abschluss der Sanierung des Europahauses im 2. Bauabschnitt sollen dort voraussichtlich weitere Arbeitsplätze für das BMZ und andere Organisationen der Entwicklungszusammenarbeit entstehen. Der Neubau und das sanierte Europahaus sollen dann zusammen einen künftigen Campus für Entwicklungszusammenarbeit („EZ-Campus“) bilden. Nach Abschluss der Sanierung des Europahauses ist eine tagsüber öffentliche Durchwegung für zu Fuß Gehende von der Anhalter Straße zum Martin-Gropius-Bau geplant.

3.1.1 Bauliche Maßnahmen

Auf Basis des Ergebnisses des vorangegangenen städtebaulichen Wettbewerbsverfahrens erfolgt aktuell die Aufstellung des vorhabenorientierten Angebotsbebauungsplans 2-64. Aus dem städtebaulichen Wettbewerb „EZ-Campus PLUS“ ging im November 2021 als Sieger der Entwurf von HENN GmbH mit WES LandschaftsArchitektur hervor, der die Realisierung eines Ensembles bestehend aus zwei unterschiedlich hohen, miteinander verbundenen Baukörpern vorsieht, die gespiegelt zum Bestand liegen. Der Neubau 1 (Süd) soll 46 m hoch und der Neubau 2 (Nord) 25 m hoch sein. Beide Baukörper sollen durch ein gemeinsames Untergeschoss sowie ein eingeschossiges Brückenbauwerk im 1. Obergeschoss verbunden werden (siehe Abbildung 22).

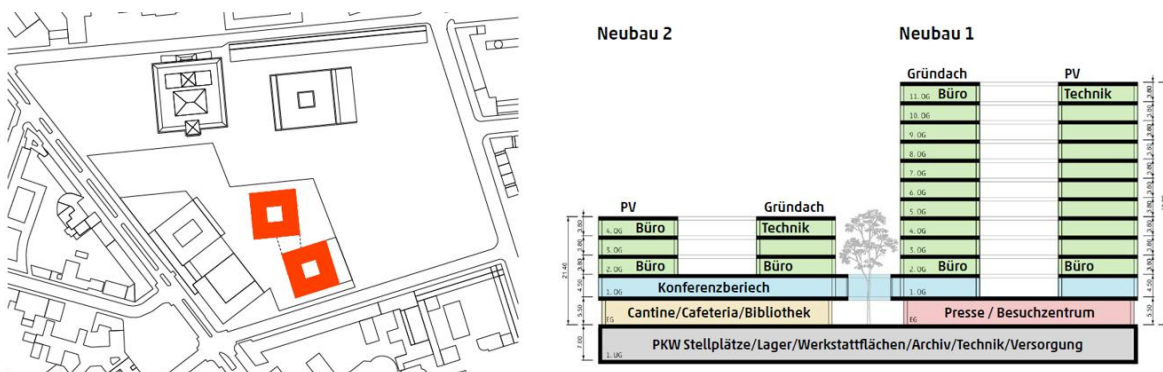


Abbildung 22: Gebäudebeispiel von Henn – Neubauten (links) und schematischer Schnitt (rechts)
(Quelle: Abschlussbericht EZ-Campus von HENN)



3.1.2 Verkehrliche Erschließung

Mit der Realisierung der beiden Neubauten soll die Erschließung der Stellplätze in der Tiefgarage, die Müllentsorgung, die Anlieferung sowie Protokollvorfahrt ausschließlich über die Anhalter Straße erfolgen. Die Tiefgarage, welche im Bestand unter dem Europahaus liegt, soll auch in der Zukunft für die geplante/neue Nutzung des sanierten Europahauses über die Stresemannstraße erfolgen.

3.2 Kennwerte

Im folgenden Kapitel werden die wichtigsten Kennwerte sowohl für die im Bestand existierenden Gebäude, das Europahaus und das Deutschlandhaus, als auch für den geplanten Neubau dargestellt. Diese Werte stellen eine der wichtigen Grundlagen der Verkehrsaufkommensberechnung nach Bosserhoff dar.

3.2.1 Bestand (Europahaus)

Das Europahaus in der Stresemannstraße 92-94 verfügt über zehn Geschosse mit insgesamt 35.000 m² Nutzfläche. Im Berliner Dienstsitz des BMZ befinden sich ca. 640 Arbeitsplätze und drei Konferenzräume für insgesamt 399 Teilnehmende (ein Konferenzraum für bis zu 199 Teilnehmende, ein Konferenzraum für bis zu 150 Teilnehmende, ein Konferenzraum für bis zu 50 Teilnehmende, 12 Besprechungsräume für 10-25 Personen). Laut Angaben des BMZ werden die Arbeitsplätze im Europahaus abhängig vom Wochentag durchschnittlich zu ca. 70 % ausgelastet. Außerdem werden wöchentlich ca. 4-5 Besuchergruppen des Bundespresseamtes mit jeweils ca. 50 Personen empfangen. Die Anreise erfolgt teilweise per Bus, überwiegend jedoch mit dem ÖPNV. Darüber hinaus ist kein maßgeblicher Publikumsverkehr im Europahaus vorhanden. Für die Mitarbeitenden des BMZ stehen im Bereich des Europahauses insgesamt 135 Fahrradabstellplätze, ein Parkplatz mit ca. 200 Stellplätzen (Belegungsquote am Tag ca. 25 %) sowie weitere 16 oberirdische bzw. unterirdische (Tiefgarage) Pkw-Stellplätze zur Verfügung. Die Anlieferung und Müllabfuhr erfolgen über den Parkplatz an der Anhalter Straße. Die Zufahrt zur Tiefgarage und zur Protokollvorfahrt befindet sich an der Stresemannstraße.



3.2.2 Bestand (Deutschlandhaus)

Das Deutschlandhaus ist ein denkmalgeschütztes Gebäude an der Ecke Stresemannstraße 90/Anhalter Straße 20 in Höhe des Askanischen Platzes. In dem viergeschossigen Nachbargebäude vom Europahaus befindet sich neben Büroräumen (u.a. Büroräume des BMZ) das Dokumentationszentrum Flucht, Vertreibung, Versöhnung mit einer Bibliothek, einem Zeitungsarchiv, zahlreichen Ausstellungen und einem Raum der Stille. Das BMZ betreibt nach eigenen Angaben ca. 100 Arbeitsplätze im Deutschlandhaus. Konferenzräume für BMZ-Mitarbeitende gibt es im Deutschlandhaus keine. Im Erdgeschoss des Deutschlandhauses befindet sich außerdem ein Café/Restaurant. In der Umgebung des Deutschlandhauses sind insgesamt 58 Fahrradabstellplätze (29 Fahrradbügel: 14 im Wirtschaftshof und 15 im Außenbereich) vorhanden. Weitere 6 Pkw-Stellplätze (Behindertenstellplätze, 2 im Wirtschaftshof und 4 im Außenbereich) sind auf dem Gelände vorhanden. Die Anlieferung und Müllabfuhr erfolgen über die Zufahrt zum Wirtschaftshof an der Anhalter Straße direkt am Deutschlandhaus.

3.2.3 Bauvorhaben (Planung)

Mit dem geplanten Neubau werden gemäß BMZ insgesamt 762 Arbeitsplätze für 1.038 Mitarbeitende entstehen. Es wird von einem Desk-Sharing Quotient von 70 % ausgegangen. Neben den Büroräumen werden auch folgende weitere Nutzungen geplant:

- Besucherzentrum mit durchschnittlich ca. 50 Personen/Tag (zwischen 10.000 und 20.000 Personen pro Jahr im regulären Besucherbetrieb, zusätzlich etwa 10.000 Personen/Jahr im Ausstellungsbereich des Besuchsentrums)
- Konferenzbereich mit einer Vielzahl von Veranstaltungen mit externen Gästen, Veranstaltungen in Kooperation mit externen Partnern (Die Anreise erfolgt i. d. R. mit Dienstfahrzeugen, Taxis, Fahrrädern und dem ÖPNV. Gelegentlich erfolgt auch die Nutzung des Mitarbeiterparkplatzes für externe, angemeldete Gäste.)
- Kantine für ca. 410 Verpflegungsteilnehmende (ca. 205 Verpflegungsteilnehmende pro Schicht; wird voraussichtlich durch einen externen Betreiber betrieben)



- Kindertagespflege: bis zu 10 Kinder (mind. zwei Betreuende)
- Bibliothek mit täglich ca. 20-30 externen und internen Besuchenden

Für die Mitarbeitenden des BMZ sind insgesamt 284 Fahrradstellplätze (unterirdisch (Tiefgarage) - 100 Stellplätze, oberirdisch (Freifläche) - 184 Stellplätze) geplant. Die Zufahrt zur Tiefgarage erfolgt von der Anhalter Straße aus. Die Erschließung der Fahrradstellplätze der Mitarbeitenden in der Tiefgarage erfolgt ggf. über eine separate Rampe oder eine automatisierte Abstellanlage. Zum Abstellen der Fahrräder in der Tiefgarage wird ein separater Abstellraum oder zumindest speziell zugewiesene Flächen vorgesehen. Die genaue Verortung in der Tiefgarage und die Gestaltung der Zufahrt wird erst im hochbaulichen Wettbewerb erarbeitet.

Für den ruhenden Verkehr werden 41 Pkw-Stellplätze in der Tiefgarage (inkl. 7 barrierefrei), sieben oberirdische Pkw-Stellplätze (inkl. 3 barrierefrei) sowie zehn weitere Motorrad-Stellplätze in der Protokollvorfahrt geplant. Die Anlieferung, die Müllentsorgung, das Erreichen der Stellplätze in der Tiefgarage sowie die Zufahrt zur Protokollvorfahrt sollen mit der Fertigstellung des Neubaus und dem Umzug des BMZ in die neuen Gebäude dann ausschließlich über die Anhalter Straße erfolgen.



3.2.4 Gegenüberstellung der Kennwerte für Bestand und Planung

	Bestand (Europahaus)	Bestand (Deutschlandhaus)	Planung (2 Baukörper)	BGF
Anzahl der Mitarbeiter	640		1.038	
Anzahl der Arbeitsplätze	640	ca. 100 (BMZ)	762*	
Arbeitsplatzauslastung	70%	70%	70%	
Konferenzräume	3 Konferenzräume für bis zu 399; 12 Besprechungsräume für 10-25 Personen	keine Konferenzräume	3 Konferenzräume unterschiedlicher Größe für insgesamt bis zu 345 Personen (zw. 9-17 Uhr)	1.322,50 qm
Berliner Standort - Konferenzbereich	2018 insgesamt ca. 500 Konferenztage, davon 50 Konferenztage für 100 - 200 Teilnehmende veranstaltet. 2019 waren es ca. 570 Konferenztage, davon wurden ca. 100 Konferenztage für 100 - 200 Teilnehmende gebucht. Konferenzen mit über 100 Teilnehmenden werden größtenteils auch von externen Gästen besucht.		Für das neue Konferenzzentrum wird eine Vielzahl von Veranstaltungen mit externen Gästen erwartet. Auch Veranstaltungen in Kooperation mit externen Partnern sind vorgesehen. Konkrete Zahlen lassen sich hier leider nicht benennen. Anreise: Dienstfahrzeuge, Taxis, Fahrrädern und ÖPNV. Gelegentlich erfolgt auch die Nutzung des Mitarbeiterparkplatzes für externe, angemeldete Gäste.	
Kantine		Café/Restaurant MARGARETE	210 Sitzplätze (Gesamtbedarf 1.370 Arbeitsplätze x 30 % = ca. 410 Verpflegungsteilnehmende). Bei einem Zweischichtenbetrieb der Kantine werden ca. 205 Verpflegungsteilnehmer*innen pro Schicht erwartet.	775 qm
Besucherzentrum	wöchentlich ca. 4-5 Besuchergruppen des Bundespresseamtes mit jeweils ca. 50 Personen . Die Anreise erfolgt teilweise per Bus ansonsten mit den ÖPNV. Darüber hinaus	Das BMZ hat keinen Besucheraufkommen im Deutschlandhaus.	durchschnitt ca. 50 Personen/Tag	675 qm
Pressezentrum				205 qm
Bibliothek und Informationszentrum		Dokumentationszentrum (ca. 5.000 qm: Bibliothek, Zeitungenarchiv, Ausstellungen, Raum der Stille)	täglich 20-30 externen und internen Besucher	470 qm
Großtagespflege			bis zu 10 Kinder (mind. 2 Betreuer*innen)	202,5 qm
Parkplatz	ca. 200 (40-50 Belegung)		kein	
Parkplätze in der Tiefgarade/oberirdisch	16	6	48+22 (Bestand)= 70	
Fahrrad Stellplätze	135	58	284	
Protokollvorfahrt			Zufahrt und Aufstellfläche für mind. 7 Polizeimotorräder und 5 bis 7 Fahrzeuge der Gäste	

Tabelle 1: Kennwerte-Übersicht für Bestand und Planung (EZ-Campus) (Quelle: eigene Darstellung)

3.3 Aufkommensermittlung

Zur Schätzung des induzierten Verkehrsaufkommens des Vorhabens wird das Programm Ver_Bau genutzt (Dr. Bosserhoff, 2023). Verwendet wird dabei das Verfahren nach den Richtlinien der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (HSVV), das auch für Berlin und Brandenburg als geeignet angesehen werden kann. Dabei wird zwischen dem Zielverkehr (in das Plangebiet einfahrend) und dem Quellverkehr (aus



dem Plangebiet ausfahrend) unterschieden. Die einzelnen Berechnungsschritte können der Anlage 2.1 bis 2.4 entnommen werden. Die wichtigsten Annahmen und Ergebnisse werden im Folgenden dargelegt.

3.3.1 Modal Split

Als Grundlage für den gewählten Modal-Split-Anteil des MIV, ÖPNV sowie des Radverkehrs im Untersuchungsgebiet gilt der Tabellenbericht zum Forschungsprojekt der Technischen Universität Dresden „Mobilität in Städten – Systematische repräsentative Verkehrsbefragung (SrV) 2018“ für den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg in Berlin. Bei der genannten SrV handelt sich um eine Einwohnerbefragung zum Verkehrsverhalten der Wohnbevölkerung im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, welche die Teilnehmer zufällig auswählt.

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Verkehrsgutachtens lagen ausschließlich Daten aus dem Jahr 2018 vor. Die Ergebnisse des SrV 2023² waren zu diesem Zeitpunkt noch nicht veröffentlicht und konnten daher nicht als Datengrundlage für die Ermittlung des Modal-Split-Anteils des motorisierten Individualverkehrs, des öffentlichen Personennahverkehrs sowie des Radverkehrs im Untersuchungsgebiet herangezogen werden. Da die SrV 2023 einen Rückgang des MIV-Anteils und eine entsprechende Zunahme des ÖV-Anteils belegt, stellt die vorliegende Untersuchung hinsichtlich der MIV-Daten eine Worst-Case-Betrachtung dar. In der Realität kann daher von einer geringeren Verkehrsbelastung durch den MIV ausgegangen werden.

Gemäß SrV 2018 beträgt der **MIV-Anteil** der Beschäftigten im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg **14 %**. Demnach erreichen rund **36 %** der Beschäftigten ihren Arbeitsplatz mit dem **ÖPNV**, ca. **32 %** mit dem **Fahrrad** und **18 % zu Fuß** (siehe Abbildung 23).

² Seit Anfang April 2025 sind die Werte des SrV 2023 veröffentlicht (Rückgang des MIV-Anteils der Beschäftigten im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von 14 % auf 11,6 %, Zunahme des ÖV-Anteils von 36,2 % auf 39,6 %).

Mobilität in Städten – SrV 2018

Teilraum: Friedrichshain-Kreuzberg
Zeitraum: Gesamtes Jahr
Wochentag: Mittlerer Werktag
Berechnet am: 15.11.2019

Berlin

Tab 5.5

Verkehrsmittelwahl nach Zweckgruppen
(alle Wege)

Ziel/Zweck	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
Eigener Arbeitsplatz	18,0 %	31,8 %	14,0 %	36,2 %	100 %	1.455	1.610
Kita/Schule/Ausbildung	32,1 %	36,5 %	9,4 %	21,9 %	100 %	1.602	1.123
Einkauf/Dienstleistung	46,1 %	19,8 %	14,3 %	19,8 %	100 %	1.442	1.521
Freizeit	41,0 %	27,9 %	11,0 %	20,1 %	100 %	1.693	1.867
Anderer Zweck	15,7 %	16,8 %	34,4 %	33,1 %	100 %	442	511
Eigene Wohnung	32,0 %	29,5 %	12,6 %	25,8 %	100 %	4.018	3.997

Modal Split SrV 2018

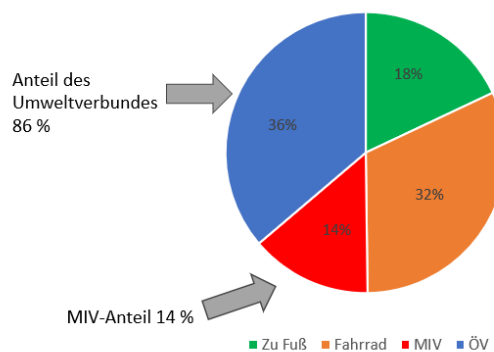


Abbildung 23: Mobilität in Städten – SrV 2018 für den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg in Berlin
(Quelle: SrV 2018 für Friedrichshain-Kreuzberg)

Aufgrund der sehr guten ÖPNV-Erschließung, der begrenzten verfügbaren Parkmöglichkeiten, vorhandener Parkraumbewirtschaftung (Niederkirchnerstraße) sowie der Nutzung des Großteils der geplanten Einrichtungen wie die Kantine, die Bibliothek und das Informationszentrum (Nutzung wissenschaftlicher Fachliteratur) oder die Großtagespflege durch die Beschäftigten des BMZ werden die oben genannten SrV-Werte der Zweckgruppe „eigener Arbeitsplatz“ für alle weiteren Nutzungen im Rahmen der Untersuchung verwendet. Auch beim Kundenverkehr, wie z. B. im Fall einer organisierten Besucher- bzw. Konferenzteilnehmergruppe, wird davon ausgegangen, dass die meisten Wege mit ÖV zurückgelegt werden und nicht, wie bei der Zweckgruppe „Freizeit“, zu Fuß.

3.3.2 Büronutzung

Es wird eine vereinfachte Abschätzung für den Beschäftigtenverkehr durchgeführt, da kein hoher Kundenverkehr (Büronutzung) zu erwarten ist. Laut Bosserhoff beträgt der Anwesenheitsfaktor für gewerbliche Nutzung ohne Schichtarbeit 80 bis 90 %. Dabei wird berücksichtigt, dass nicht alle Beschäftigten jeden Arbeitstag wegen Geschäftsreise, Urlaub oder Krankheit anwesend sind. Für die geplante Büronutzung wird angenommen, dass 70 % der Beschäftigten durch Desk-Sharing am Arbeitstag im Büro sein darf. Werden zusätzlich Geschäftsreisen, Urlaube oder Krankheiten dabei berücksichtigt, sinkt die Anwesenheit auf 50 bis 60 %. Da aber im Rahmen der Berechnung das kritische Szenario berücksichtigt wird, wird eine Anwesenheit von 70 % je Werktag angenommen. Der Pkw-Besetzungsgrad der Beschäftigten wird auf 1,1 geschätzt. Das bedeutet, dass jede zehnte Person mit einer Fahrgemeinschaft reist (Dr. Bosserhoff, 2023). Für die Büronutzung werden laut Bosserhoff Grenzwerte



zwischen 3,3 – 3,5 Wege/Beschäftigtem angenommen. Da keine Wege berücksichtigt werden, die nur innerhalb des Betriebsgeländes stattfinden, wird aufgrund der geplanten Kantine und bei dem geringen Geschäftsverkehr (wenig Wege der Beschäftigten während der Arbeitszeit) der untere Wert der Bandbreite der weiteren Berechnung zugrunde gelegt. Hinsichtlich des Besucher-/Kundenverkehrs werden laut Bosserhoff für die Büronutzung Grenzwerte zwischen 0,5 – 2,0 Wege/Beschäftigtem angenommen. Für den Besucherverkehr des BMZ werden aufgrund der Erfahrungswerte sowie der Angaben des BMZ geringere Werte, zwischen 0,5 – 1,0 Weg/Beschäftigtem, angenommen. Da mehrere unterschiedliche Nutzungen (u. a. Büro, Kantine, Bibliothek, Kita) innerhalb des Bebauungsgebiets kombiniert werden, wird für die Berechnung der verkehrsreduzierende Effekt von 20 % und der Mitnahmeeffekt bei gewerblicher Nutzung von 15 % angenommen. Diese beiden Effekte spiegeln sich ausschließlich in dem Verkehrsaufkommen der Kunden wider. Demzufolge reduzieren sich die Fahrten pro Tag im Kundenverkehr mit beiden Effekten von berechneten 66 bis 132 Pkw-Fahrten auf 53 bis 106 Pkw-Fahrten in 24h. Bezüglich der Lkw-Fahrten wird der geringste Richtwert von 0,05 Lkw-Fahrten/Beschäftigtem (Büronutzung) angenommen, welcher sich zum einen an den Angaben³ zur Anlieferung und Entsorgung des BMZ im Bestand orientiert, zum anderen aber auch die Zunahme des Güter-Verkehrs infolge der zusätzlich geplanten Nutzungen, wie z. B. Kantine oder Kita, in den Neubauten berücksichtigt. Für die weitere Berechnung wird der abgeschätzte Bosserhoff-Wert verwendet.

Der Tabelle 2 können die berechneten Kfz-Verkehre (Büronutzung) am Werktag im Quell- und Zielverkehr im Plangebiet entnommen werden.

Beschäftigten-Verkehr	Kunden-Verkehr	Güter-Verkehr	Gesamtverkehr
305 Pkw-Fahrten	min. 53 -max. 106 Pkw-Fahrten	min. 52 - max. 52 Lkw-Fahrten	min. 410 - max. 463 Kfz-Fahrten

Tabelle 2: Kfz-Verkehr je Werktag Büro (Quell- und Zielverkehr)

³ Entsorgung (Müll): 9 Lkw pro Woche; Kurierdienste, Post: 40 Transporter pro Woche; weitere Anlieferungen 4-5 Transporter pro Woche, 1-2 Lkw pro Woche



Die richtungsbezogene Kfz-Tagesbelastung ergibt sich aus der Unterteilung in Quell- und Zielverkehr der ermittelten Kfz-Fahrten des Beschäftigten-, Kunden- und Güterverkehrs. Aus den Spannbreiten werden jeweils die Mittelwerte gebildet und daraus im nächsten Schritt die Tagesganglinie erstellt (siehe Tabelle 3).

	Beschäftigten- Verkehr	Kunden-Verkehr	Güter-Verkehr	Gesamtverkehr
Min - Max	153 – 153	27 - 53	26 -26	206 - 232
Mittelwert	153	40	26	219

Tabelle 3: Richtungsbezogene Kfz-Tagesbelastung im Quell/Zielverkehr

Die Gegenüberstellung der berechneten Kennzahlen (Mitarbeitende-, Bürokunden-, Güter-Fahrten) für die Büronutzung mit den konkreten Kennzahlen für das Untersuchungsgebiet zeigt auf, dass mit einem Mittelwert des Kfz-Verkehrsaufkommens von 219 Kfz/Tag (438 Kfz-Fahrten pro Tag) zu rechnen ist. Wird der Radverkehrsanteil von 32 % berücksichtigt, so ergeben sich 509 Radfahrende pro Tag (1.018 Fahrten pro Tag).

Tagesganglinien des induzierten Kfz- und Radverkehrs

Als Tagesganglinie wurde die Tagesganglinie „Ganglinie Beschäftigte“ für die Nutzung „Büro Einkauf Freizeit“ (Büro innenstadtnah) nach Bosserhoff gewählt. In der Spitzenstunde am Morgen zwischen 8 und 9 Uhr sind insgesamt 56 Kfz-Fahrten und 137 Fahrradfahrten zu erwarten. Am Nachmittag liegt die Spitzenstunde zwischen 16 und 17 Uhr bei einem Verkehrsaufkommen von ebenfalls 56 Kfz-Fahrten sowie 134 Fahrradfahrten. Für die induzierten Kfz-Fahrten, aufgeteilt in Quell- und Zielverkehr, ergeben sich folgende Tagesganglinien (siehe Abbildung 24 und Abbildung 25).



Tagesganglinien Kfz- Büro

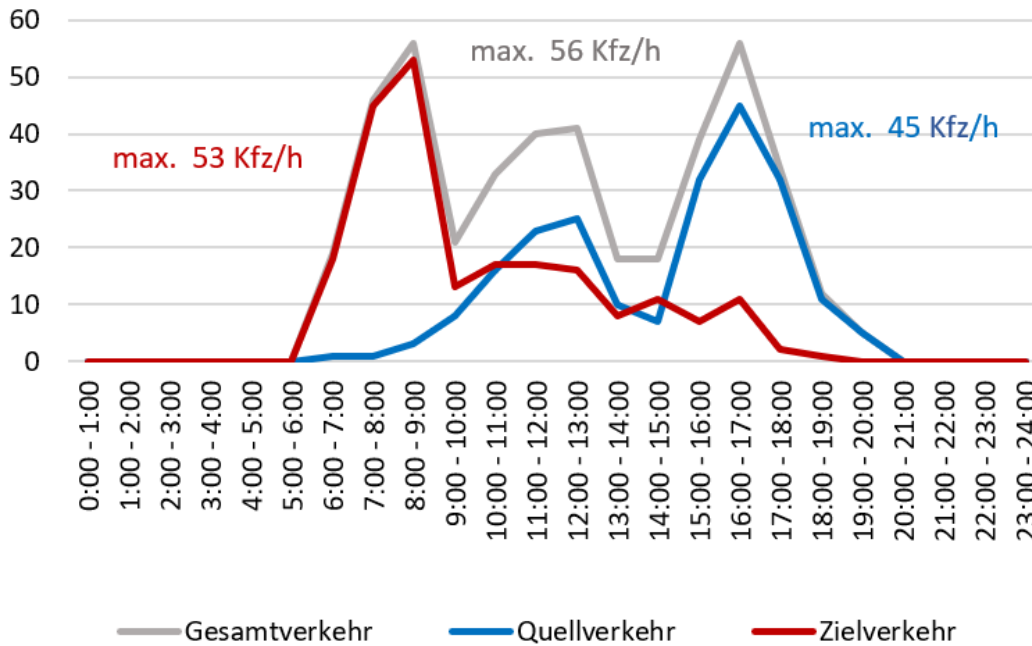


Abbildung 24: Tagesganglinien des induzierten Kfz-Verkehrs (Büronutzung) (Quelle: Programm Ver_Bau genutzt (Dr. Bosserhoff, 2023))

Tagesganglinien Rad - Büro

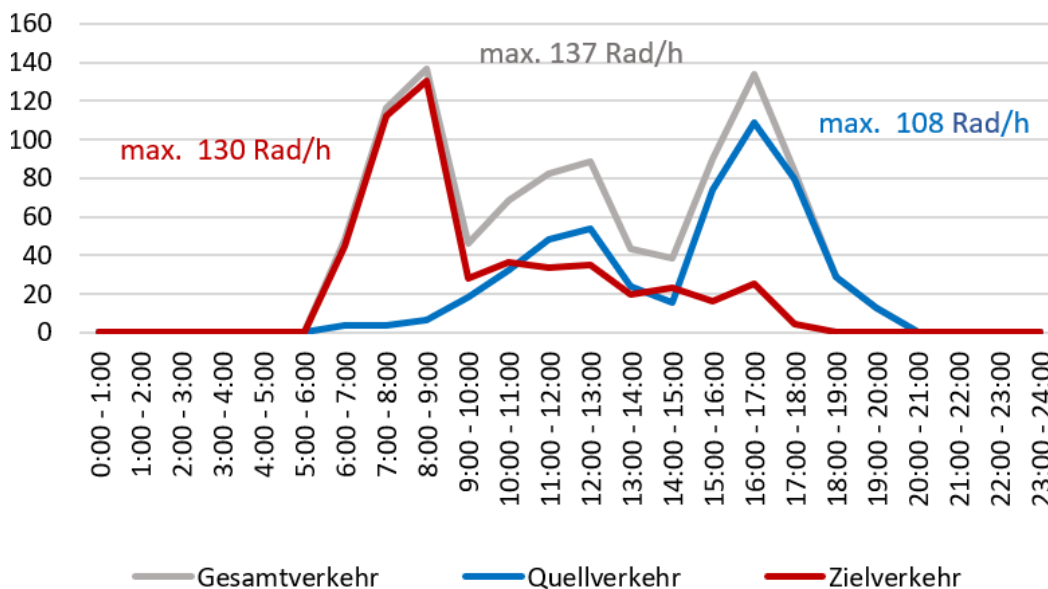


Abbildung 25: Tagesganglinien des induzierten Radverkehrs (Büronutzung) (Quelle: Programm Ver_Bau genutzt (Dr. Bosserhoff, 2023))



3.3.3 Kantine

Bei der Ermittlung des Beschäftigtenverkehrs je Werktag wird unter Berücksichtigung von Urlaub und Krankheiten eine Anwesenheit von 90 % angenommen. Der Pkw-Besetzungsgrad der Beschäftigten wird auf 1,1 geschätzt. Das bedeutet, dass jede zehnte Person mit einer Fahrgemeinschaft reist (Dr. Bosserhoff, 2023). Da nach Bosserhoff keine Schätzwerte für die Nutzung „Kantine“ vorhanden sind, werden im Rahmen der Berechnung die Grenzwerte der Nutzung „Dienstleitung“ als Vergleichswerte angenommen. In diesem Fall liegen die Grenzwerte zwischen 2,5 bis 3,5 Wege/Beschäftigtem. Bei den Wegen handelt es sich um Wege zum/vom Arbeitsplatz, in der Mittagspause sowie Geschäftswege. Hinsichtlich des Besucher-/Kundenverkehrs werden laut Bosserhoff für die Nutzung „Restaurant/Gastronomie“ die Grenzwerte zw. 30 – 60 Wege/Beschäftigtem angenommen. Für den Besucherverkehr der geplanten Kantine werden aufgrund der für die Berechnung vorgegebenen abgeschätzten Besucherzahl der BMZ-Mitarbeitenden (siehe Kapitel 3.2.3) deutlich geringere Werte, zw. 5 – 10 Weg/Beschäftigtem, angenommen, um die zukünftige Nutzung der Kantine so realitätsnah wie möglich darzustellen. Dabei wird vor allem berücksichtigt, dass der Großteil der Gäste Mitarbeitende des BMZ sind und somit die Wege bereits unter Büronutzug aufgenommen sind. Laut Bosserhoff werden für die Dienstleistung „Restaurant/Gastronomie“ im Güterverkehr Werte zw. 0,5-0,8 Lkw-Fahrten pro Beschäftigtem angenommen. Da laut Angaben des BMZ min. 8-10 Transporter und ein Lkw pro Woche zur Kantine kommen, werden im Rahmen der Berechnung niedrigere Werte gewählt, zw. 0,25-0,4 Lkw-Fahrten/Beschäftigtem.

Bezüglich der Lkw-Fahrten werden die Richtwerte für Restaurants/Gastronomie von der Tabelle 4 können die berechneten Kfz-Verkehre für die Kantine am Werktag im Quell- und Zielverkehr entnommen werden.

Beschäftigten-Verkehr	Kunden-Verkehr	Güter-Verkehr	Gesamtverkehr
min. 5 - max. 16 Pkw-Fahrten	min. 12 -max. 50 Pkw-Fahrten	min. 5 - max. 16 Lkw-Fahrten	min. 22 - max. 82 Kfz-Fahrten

Tabelle 4: Kfz-Verkehr je Werktag Kantine (Quell- und Zielverkehr)



Die richtungsbezogene Kfz-Tagesbelastung ergibt sich aus der Unterteilung in Quell- und Zielverkehr der ermittelten Kfz-Fahrten des Beschäftigten-, Kunden- und Güterverkehrs. Aus den Spannbreiten werden jeweils die Mittelwerte gebildet und daraus im nächsten Schritt die Tagesganglinie erstellt (siehe Tabelle 5).

	Beschäftigten- Verkehr	Kunden-Verkehr	Güter-Verkehr	Gesamtverkehr
Min - Max	3 – 8	6 - 25	3 -8	12 - 41
Mittelwert	6	16	6	28

Tabelle 5: Richtungsbezogene Kfz-Tagesbelastung im Quell/Zielverkehr

Die Berechnung der Kennzahlen (Mitarbeitende-, Kunden-, Güterfahrten) für die geplante Kantine mit den konkreten Kennzahlen ergibt einen Mittelwert des Kfz-Verkehrsaufkommens von 28 Kfz/Tag (56 Kfz-Fahrten pro Tag). Mit einem Radverkehrsanteil von 32 % ergeben sich insgesamt 53 Radfahrende pro Tag (106 Fahrten pro Tag).

Tagesganglinien des induzierten Kfz- und Radverkehrs

Als Tagesganglinie für die geplante Kantine im Untersuchungsgebiet wurde die „Ganglinie_Kunden_Gewerbe“ nach Bosserhoff für „Gaststätte“ gewählt. Da es sich um eine Kantine mit Café handelt, wurden die o. g. Ganglinie entsprechend der vorliegenden Informationen vom BMZ (siehe Kapitel 3.2.3) angepasst. Aufgrund der Nutzung der Kantine hauptsächlich in den Mittagszeitstunden ergibt sich die größte Kfz-Belastung in dem Zeitraum zw. 12 Uhr und 14 Uhr (9 bis 11 Kfz-Fahrten pro Stunde, 16 bis 20 Radfahrten pro Stunde). Für die induzierten Kfz-Fahrten der Kantine, aufgeteilt in Quell- und Zielverkehr, ergeben sich folgende Tagesganglinien (siehe Abbildung 26 und Abbildung 27).



Tagesganglinien Kfz - Kantine

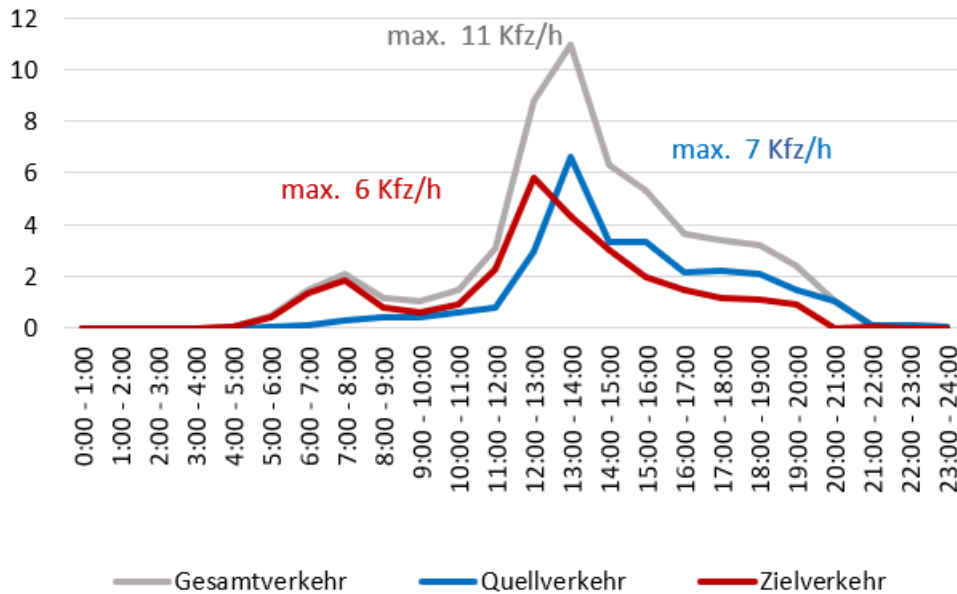


Abbildung 26: Tagesganglinien des induzierten Kfz-Verkehrs (Kantine) (Quelle: Programm Ver_Bau genutzt (Dr. Bosserhoff, 2023))

Tagesganglinien Rad - Kantine

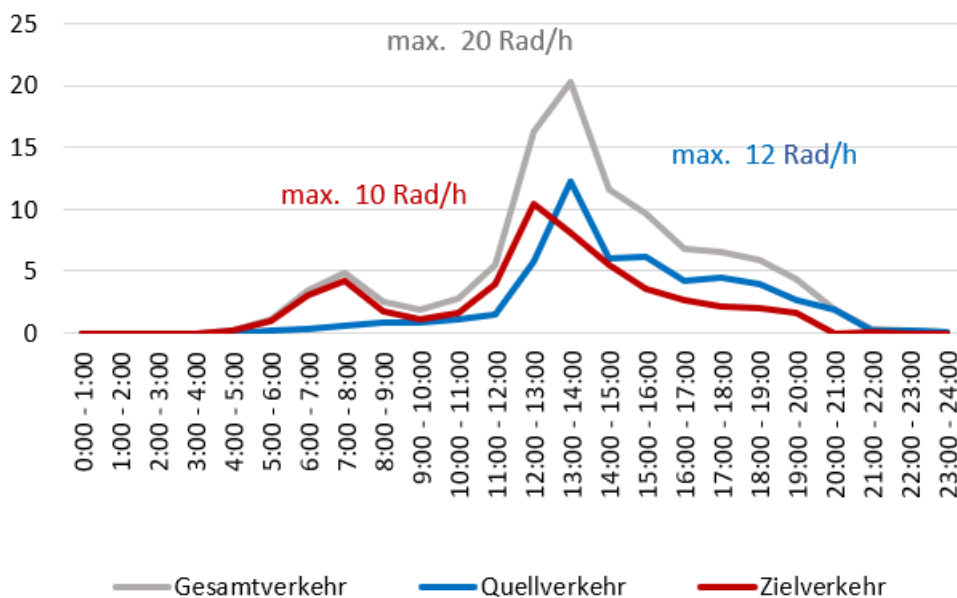


Abbildung 27: Tagesganglinien des induzierten Radverkehrs (Kantine) (Quelle: Programm Ver_Bau genutzt (Dr. Bosserhoff, 2023))



3.3.4 Besucherzentrum

Das Besucheraufkommen des neugeplanten Besucherzentrums wurde seitens des BMZ auf ca. 50 Besuchende pro Tag geschätzt und im Rahmen der Untersuchung als Richtwert angenommen. Mit dem angenommenen MIV-Anteil der Besuchenden von **14 %** für den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg ergeben sich für das Besucherzentrum insgesamt 7 Besuchende pro Tag (14 Fahrten pro Tag), welche mit dem Pkw kommen. Dabei handelt es sich um den kritischsten Fall, der im Rahmen der Berechnung berücksichtigt wird. Bei einem Radverkehrsanteil von **32 %** ergeben sich insgesamt 16 Radfahrende pro Tag (32 Fahrten pro Tag).

Tagesganglinien des induzierten Kfz- und Radverkehrs

Als Tagesganglinie für das geplante Besucherzentrum wurde die „Ganglinie_Kunden_Sonstiges“ nach Bosserhoff für „Bibliothek“ ausgewählt. Da die Besuchszeiten einer Bibliothek denen eines Besucherzentrums ähneln, wurde diese Tagesganglinie als Grundlage der zeitlichen Verteilung des Besucherverkehrs des BMZ-Besucherzentrums verwendet. Die gleichmäßige Verteilung des Kfz- sowie Radverkehrs über den Tag sowie die höchste Belastung von 5 Kfz/Stunde bzw. 4 Radfahrende/Stunde kann der Abbildung 28 und Abbildung 29 entnommen werden. Für die induzierten Kfz-Fahrten des Besucherzentrums, aufgeteilt in Quell- und Zielverkehr, ergeben sich folgende Tagesganglinien.

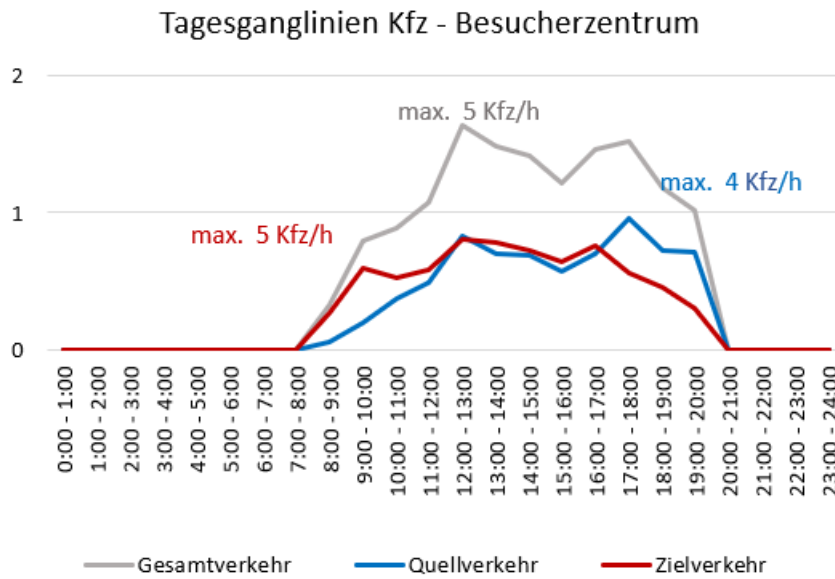


Abbildung 28: Tagesganglinien des induzierten Kfz-Verkehrs (Besucherzentrum) (Quelle: Programm Ver_Bau genutzt (Dr. Bosserhoff, 2023))

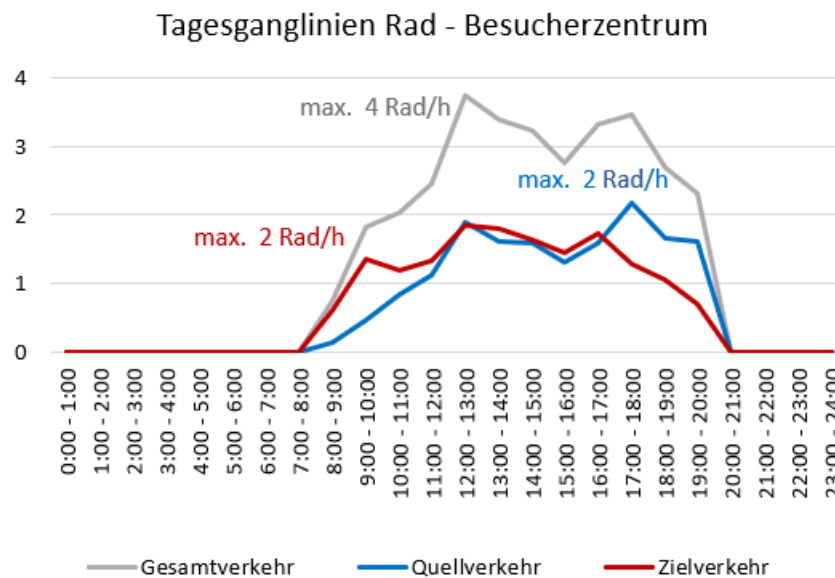


Abbildung 29: Tagesganglinien des induzierten Radverkehrs (Besucherzentrum) (Quelle: Programm Ver_Bau genutzt (Dr. Bosserhoff, 2023))



3.3.5 Konferenzräume

Bei der Abschätzung des zukünftigen Besucherverkehrs der Konferenzräume wurde gemäß Informationen des BMZ (siehe Kapitel 3.2.3) von 260 Werktagen im Jahr ausgegangen, an denen verschiedene Konferenzen stattfinden. Es wurden 100 Werk-tage mit max. 200 Besuchenden sowie 160 Werk-tage mit max. 50 Besuchenden an-genommen. Im Mittel ergibt das **108 Besuchende pro Tag** (d. h. 216 Wege pro Tag). Hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl der Besuchenden wird näherungsweise auf die in Kapitel 3.3.1 dargestellten SrV-Werte des Bezirkes Friedrichshain-Kreuzberg zu-rückgegriffen. Bei einem MIV-Anteil von **14 %** sind das 15 Besuchende pro Tag mit Auto (30 Fahrten mit Pkw pro Tag) sowie 35 Radfahrende pro Tag (70 Fahrten mit Fahrrad pro Tag).

Tagesganglinien des induzierten Kfz- und Radverkehrs

Da gemäß Informationen vom BMZ die Konferenzen im Europahaus heutzutage in der Regel zwischen 9 Uhr und 17 Uhr stattfinden, in Ausnahmen auch früher oder am Abend, wurde als Tagesganglinie die am besten passende „Ganglinie_Beschäf-tigte“ nach Dr. Bosserhoff für „Büro, Einkauf, Freizeit“ gewählt. Auf dieser Grundlage ergeben sich auch für die Konferenzbesuchenden eine Vormittagsspitzenstunde zwi-schen 8 Uhr und 9 Uhr (5 Kfz/Stunde, 12 Radfahrende/Stunde) und eine Nachmit-tagsspitzenstunde zw. 16 Uhr und 17 Uhr (5 Kfz/Stunde, 10 Radfahrende/Stunde). Die tageszeitliche Verteilung des Kfz- und Radverkehrs können der Abbildung 30 und Abbildung 31 entnommen werden. Für die induzierten Kfz-Fahrten der Konferenz-räume, aufgeteilt in Quell- und Zielverkehr, ergeben sich folgende Tagesganglinien.



Tagesganglinien Kfz - Konferenzräume

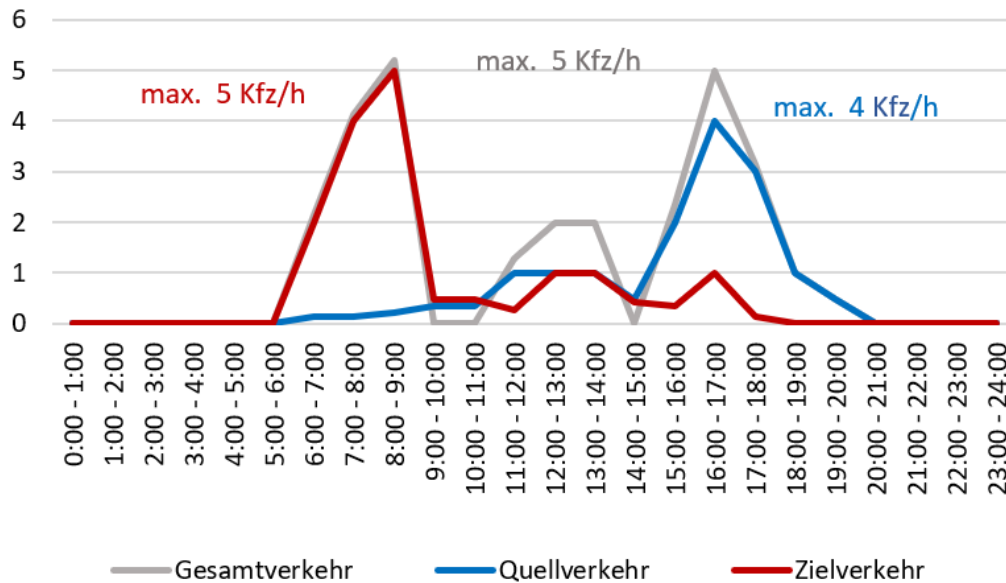


Abbildung 30: Tagesganglinien des induzierten Kfz-Verkehrs (Konferenzräume) (Quelle: Programm Ver_Bau genutzt (Dr. Bosserhoff, 2023))

Tagesganglinien Rad - Konferenzräume

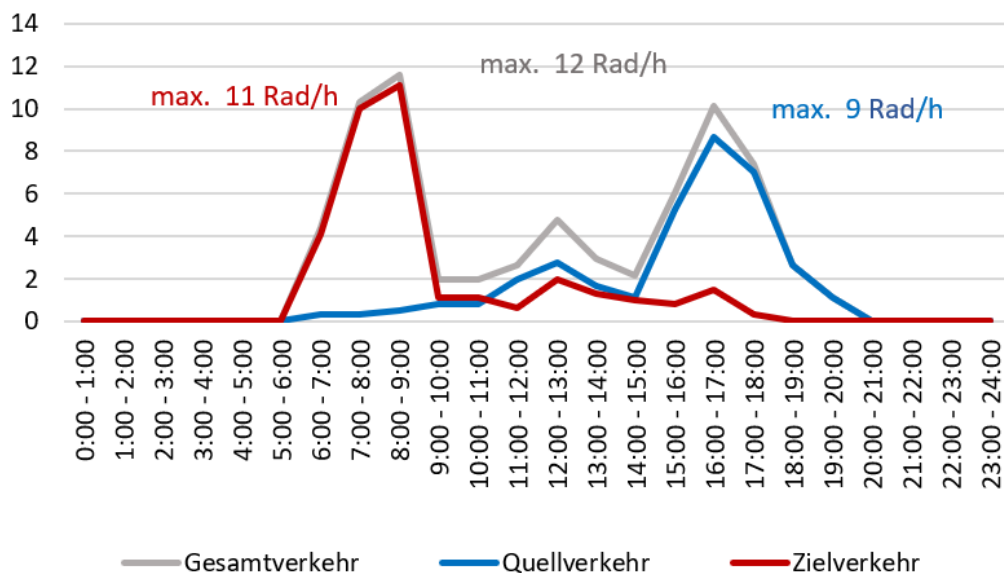


Abbildung 31: Tagesganglinien des induzierten Radverkehrs (Konferenzräume) (Quelle: Programm Ver_Bau genutzt (Dr. Bosserhoff, 2023))



3.3.6 Bibliothek und Informationszentrum

Nach Informationen des BMZ wird die Bibliothek und das Informationszentrum von ca. 20-30 externen und internen Besuchenden täglich besucht. Unter der Annahme von ca. 15 externen Besuchenden und dem für den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg aktuellsten MIV-Anteil von 14 % fahren 2 Kfz pro Tag (4 Fahrten pro Tag)⁴ zur Bibliothek bzw. zum Informationszentrum. Bei dem Radverkehrsanteil von 32 % ergeben sich 5 Radfahrende bzw. 10 Fahrten pro Tag.

3.3.7 Großtagespflege

Das Angebot der geplanten Großtagespflege richtet sich ausschließlich an Beschäftigte des BMZ. Daher ist durch diese Nutzung nicht mit zusätzlichem, standortfremdem Verkehrsaufkommen zu rechnen. Aufgrund der geringen Größe der Einrichtung – maximal 10 Kinder und etwa zwei Betreuungspersonen – kann der durch die Beschäftigten verursachte Verkehr an dieser Stelle vernachlässigt werden.

3.3.8 Induzierter Kfz-Verkehr (Neubau)

Der zusätzliche Kfz-Verkehr setzt sich aus den folgenden Nutzungen und den jeweiligen Kfz-Belastungen zusammen:

- Büronutzung: 438 Kfz-Fahrten pro Tag (52 Lkw-Fahrten pro Tag)
- Kantine: 56 Kfz-Fahrten pro Tag (12 Lkw-Fahrten pro Tag)
- Konferenzräume: 30 Kfz-Fahrten pro Tag
- Besucherzentrum: 14 Kfz-Fahrten pro Tag
- Bibliothek: 4 Kfz-Fahrten pro Tag

Insgesamt ergeben die neuen Nutzungen zusätzliche 542 Kfz-Fahrten pro Tag (271 Kfz-Fahrten im Quell- und Zielverkehr), davon 64 Lkw-Fahrten pro Tag (32 Lkw-Fahrten im Quell- und Zielverkehr) im Vergleich zum Bestand. Dabei handelt es sich um Berechnungswerte nach dem Verfahren von Dr. Bosserhoff, die auf der Grundlage der zum jetzigen Zeitpunkt bekannten Kenngrößen für das geplante Bauvorhaben berechnet wurden.

Der Tabelle 6 können alle Belastungswerte des Zusatzverkehrs entnommen werden.

⁴ Diese Fahrten werden bei dem Gesamtaufkommen des EZ-Campus berücksichtigt



	Quellverkehr	Zielverkehr	Gesamtverkehr
0:00 - 1:00	0	0	0
1:00 - 2:00	0	0	0
2:00 - 3:00	0	0	0
3:00 - 4:00	0	0	0
4:00 - 5:00	0	0	0
5:00 - 6:00	0	0	0
6:00 - 7:00	1	21	22
7:00 - 8:00	1	53	54
8:00 - 9:00	4	59	63
9:00 - 10:00	11	15	26
10:00 - 11:00	17	19	36
11:00 - 12:00	25	20	45
12:00 - 13:00	30	23	53
13:00 - 14:00	18	14	32
14:00 - 15:00	11	15	26
15:00 - 16:00	38	10	48
16:00 - 17:00	52	14	66
17:00 - 18:00	38	4	42
18:00 - 19:00	15	3	18
19:00 - 20:00	8	1	9
20:00 - 21:00	1	0	1
21:00 - 22:00	0	0	0
22:00 - 23:00	0	0	0
23:00 - 24:00	0	0	0
	271	271	542

Tabelle 6: Tageszeitliche Verteilung der Ziel- und Quellverkehre im Kfz-Verkehr (EZ-Campus)
 (Quelle: eigene Darstellung)

3.3.9 Induzierter Radverkehr (Neubau)

Der zusätzlich zum Bestand erzeugte Radverkehr ergibt sich aus den folgenden Nutzungen und den jeweiligen Belastungen zusammen:

- Büronutzung: 509 Radfahrende pro Tag (1018 Fahrten pro Tag)
- Kantine: 53 Radfahrende pro Tag (106 Fahrten pro Tag)
- Konferenzräume: 35 Radfahrende pro Tag (70 Fahrten pro Tag)
- Besucherzentrum: 16 Radfahrende pro Tag (32 Fahrten pro Tag)
- Bibliothek: 5 Radfahrende pro Tag (10 Fahrten pro Tag)

Es ergeben sich insgesamt zusätzliche 1.236 Fahrten mit dem Fahrrad pro Tag (618 Fahrten im Quell- und Zielverkehr) im Vergleich zum Bestand. Der Tabelle 7 können alle Belastungswerte des Zusatzverkehrs entnommen werden.



	Quellverkehr	Zielverkehr	Gesamtverkehr
0:00 - 1:00	0	0	0
1:00 - 2:00	0	0	0
2:00 - 3:00	0	0	0
3:00 - 4:00	0	0	0
4:00 - 5:00	0	0	0
5:00 - 6:00	0	1	1
6:00 - 7:00	4	52	56
7:00 - 8:00	5	132	137
8:00 - 9:00	8	144	152
9:00 - 10:00	26	32	58
10:00 - 11:00	35	40	75
11:00 - 12:00	53	40	93
12:00 - 13:00	64	49	113
13:00 - 14:00	40	31	71
14:00 - 15:00	24	31	55
15:00 - 16:00	86	22	108
16:00 - 17:00	123	31	154
17:00 - 18:00	93	8	101
18:00 - 19:00	37	3	40
19:00 - 20:00	18	2	20
20:00 - 21:00	2	0	2
21:00 - 22:00	0	0	0
22:00 - 23:00	0	0	0
23:00 - 24:00	0	0	0
	618	618	1236

Tabelle 7: Tageszeitliche Verteilung der Ziel- und Quellverkehre im Radverkehr (EZ-Campus)
 (Quelle: eigene Darstellung)

3.4 Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende sowie für Abstellplätze für Fahrräder

Da es im Land Berlin keine Stellplatzverordnung gibt, erfolgte im Rahmen dieses Verkehrskonzeptes lediglich der Nachweis gemäß der AV Stellplätze⁵ der erforderlichen barrierefreien Stellplätze.

Für den EZ-Campus sind laut BMZ-Informationen 65 Pkw-Stellplätze sowie 284 Fahrrad-Abstellplätze geplant. Bei dem Neubau sind insgesamt 48 Stellplätze, vor allem für die Leitungsebene des BMZ sowie Behindertenstellplätze, geplant. Es sind 41 Stellplätze in der Tiefgarage (7 für mobilitätseingeschränkte Personen) und 7 Stell-

⁵ „Die Ausführungsvorschriften zu § 49 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder“ der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen



plätze oberirdisch (3 für mobilitätseingeschränkte Personen) geplant. Bei den oberirdischen Stellplätzen handelt es sich um 4 Stellplätze für die Protokollvorfahrt, 1 Stellplatz außerhalb der Protokollvorfahrt und innerhalb der Sicherheitszone und 2 Stellplätze außerhalb der Sicherheitszone. Zusätzlich zu den neugeplanten Pkw-Stellplätzen kommen die 22 Pkw-Stellplätze vom Bestand hinzu. Dabei handelt es sich um 6 Behindertenstellplätze⁶ oberirdisch/ barrierefrei des Deutschlandhauses und 16 Stellplätze⁷ des Europahauses.

Nach dem aktuellen Stand des Realisierungswettbewerbs werden gem. der AV Stellplätze für den Neubau mindestens zehn Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende benötigt:

- mind. 6 Stellplätze für neue Bürogebäude (1 Stellplatz je 3000 m² Nutzungsfläche)
- mind. 1 Stellplatz für Bibliothek und Informationszentrum
- mind. 2 Stellplätze für den Konferenzbereich (1 Stellplatz pro Gebäude) (entsprechend „Veranstaltungsgebäude“)
- mind. 1 Stellplatz für die Kantine (mind. 1 Stellplatz ab 50 Gastplätzen)

Des Weiteren werden bei dem Neubau nach dem aktuellen Stand des Realisierungswettbewerbs mindestens 92 Abstellplätze für die Fahrräder benötigt:

- mind. 63 Abstellplätze für neue Bürogebäude (1 Abstellplatz je 200m² Nutzungsfläche⁸)
- mind. 21 Abstellplätze für die Kantine⁹ (1 Abstellplatz je 10 Gastplätze)
- mind. 1 Stellplatz für Sonderfahrräder (Kindergarten)
- mind. 7 Abstellplätze für Pressezentrum, Besucherzentrum und Bibliothek.

Zur Deckung der erforderlichen barrierefreien Pkw-Stellplätze und Abstellplätze für Fahrräder ist die Anzahl der im Rahmen des Neubaus geplanten zehn und im Bestand befindlichen sechs barrierefreien Pkw-Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende sowie der geplanten

⁶ zwei im Wirtschaftshof und vier im Außenbereich

⁷ 14 Tiefgaragenstellplätze - nicht barrierefrei, zwei barrierefreie Stellplätze oberirdisch (zwei E-Ladestationen)

⁸ NUF 12.452 m²

⁹ 210 Sitzplätze



Fahrradabstellplätze von insgesamt 284 ausreichend. Dabei soll gemäß Ausführungsvorschriften zu § 49 Absatz 1 und 2 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende sowie für Abstellplätze für Fahrräder (AV Stellplätze) insgesamt 5 % der Fahrradstellplatz den Anforderungen von Sonderfahrrädern bzw. Fahrrädern mit Anhängern entsprechen.

3.5 Verkehrsverteilung

Im folgenden Kapitel wird die tageszeitliche und räumliche Verteilung des zusätzlich erzeugten Verkehrs (EZ-Campus) detailliert beschrieben.

3.5.1 Tageszeitliche Verteilung

Mit Blick auf eine sichere Betrachtung der Leistungsfähigkeit ist insbesondere der Zeitraum mit der höchsten Verkehrsbelastung (Spitzenstunde) relevant. Liegt in der Spitzenstunde ein stabiler Verkehrsablauf vor, kann davon ausgegangen werden, dass dieser auch in den übrigen Tagesstunden gewährleistet ist. Aus diesem Grund zielt die Untersuchung auf die Ermittlung des höchsten zusätzlichen Verkehrsaufkommens in der Spitzenstunde ab. Anhand standardisierter Tagesganglinien [FGSV 2006] und eigener vergleichbarer Verkehrserhebungen kann gezeigt werden, dass an Werktagen (hier: Montag bis Freitag) das Aufkommen des Beschäftigten-, des Besucher- und des Wirtschaftsverkehrs in den Spitzenstunden am Vor- und Nachmittag differenziert zu betrachten ist. Dabei ist zudem zwischen dem Zielverkehr und dem Quellverkehr zu unterscheiden. Es kann hierzu plausibel angenommen werden, dass sich das gesamte Verkehrsaufkommen eines Tages aufgrund der geplanten Nutzung als Bürogebäude zu gleichen Teilen, also zu je 50 %, in den Quell- und Zielverkehr aufteilt. Nach vollständiger Berechnung der einzelnen Spitzenstundenanteile, ergibt sich eine Spitzenstunde am Vormittag, zw. 08 - 09 Uhr, mit einem Gesamtverkehr von 63 Kfz-Fahrten pro Stunde (zusätzliches Quellverkehrsaufkommen von 4 Kfz-Fahrten und ein Zielverkehrsaufkommen von 59 Kfz-Fahrten pro Stunde). Für den Nachmittag ergibt sich eine Spitzenstunde zw. 16 - 17 Uhr, mit rund 66 Kfz-Fahrten pro Stunde (im Quellverkehr 52 Kfz-Fahrten und im Zielverkehr 14 Kfz-Fahrten pro Stunde).

Neben den von der SenMVKU für Berlin definierten Früh- und Spätspitzenstunde wird im Rahmen dieser Untersuchung außerdem eine weitere Spitzenstunde am Vormittag und eine am Nachmittag berücksichtigt, welche die höchste stündliche Belastung des jeweiligen Knotenpunktes (kritischer Fall) ausweisen. Für beide betrachteten Knotenpunkte ergibt sich eine Vormittagsspitzenstunde mit der höchsten stündlichen Verkehrsbelastung zw. 9 Uhr und 10 Uhr, sowie eine Nachmittagsspitzenstunde mit der höchsten stündlichen Verkehrsbelastung zw. 15 Uhr und 16 Uhr. Wird ausschließlich der neuerzeugte Verkehr analysiert, so ergibt sich eine Frühspitzenstunde zw. 8 – 9 Uhr sowie eine Spätspitzenstunde zw. 16 – 17 Uhr. Aufgrund der geplanten Kantine ergibt sich tagsüber noch eine dritte Spitzenstunde, zw. 12 – 13 Uhr (siehe Abbildung 32).

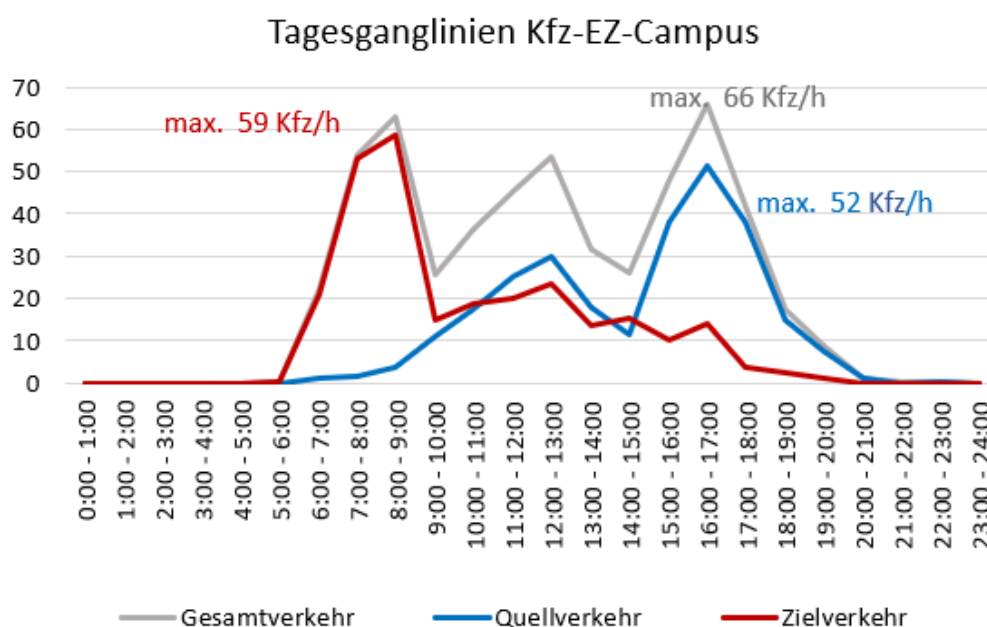


Abbildung 32: Tagesganglinie des Zusatzverkehre (Ziel-, Quell- und Gesamtverkehr – EZ-Campus)
(Quelle: Programm Ver_Bau genutzt (Dr. Bosserhoff, 2023))

3.5.2 Räumliche Verteilung

Die räumliche Verteilung der induzierten Neuverkehre, die durch das Bauvorhaben in der Anhalter Straße entstehen, orientiert sich an den durchgeführten Verkehrszählungen (siehe Kapitel 2.3) an den beiden benachbarten Knotenpunkten (Stresemannstraße/Anhalter Straße/Schöneberger Straße und Wilhelmstraße/Anhalterstraße). Um abzuschätzen, wie sich die neu induzierten Kfz-Fahrten im umliegenden Stra-

ßennetz verteilen, wird zunächst festgelegt, aus welchen Richtungen die Beschäftigten und die Lieferverkehre zum Gelände kommen. Die nachfolgenden prozentualen Annahmen der Verkehrsverteilung resultieren aus den Strombelastungsplänen und einer daraus sinnhaft abgeleiteten Verteilung der Verkehrsströme.

Es wird die Annahme getroffen, dass 50 % des hinzukommenden Kfz-Verkehrs aus Richtung Westen über den Knotenpunkt Stresemannstraße/Anhalter Straße/ Schöneberger Straße kommt bzw. in diese Richtung fährt. Die anderen 50 % kommen aus Richtung Osten, über den Knotenpunkt Anhalter Straße/Wilhelmstraße. Weiterhin wird angenommen, dass 80 % des Verkehrs an dem Knotenpunkt Anhalter Straße/Wilhelmstraße in/aus Richtung Osten (Kochstraße) und 20 % in/aus Richtung Süd (Hallesches Ufer) fahren/kommen. An dem KP Stresemannstraße/ Anhalter Straße/ Schöneberger Straße kommt/fährt 60 % des erzeugten Neuverkehrs aus/in Richtung Westen, 25 % aus/in Richtung Süden und die verbleibenden 15 % des Verkehrs von/nach Norden.

In der Abbildung 33 ist die oben beschriebene räumliche Verteilung des Zusatzverkehrs am Tag zur besseren Übersicht grafisch dargestellt.

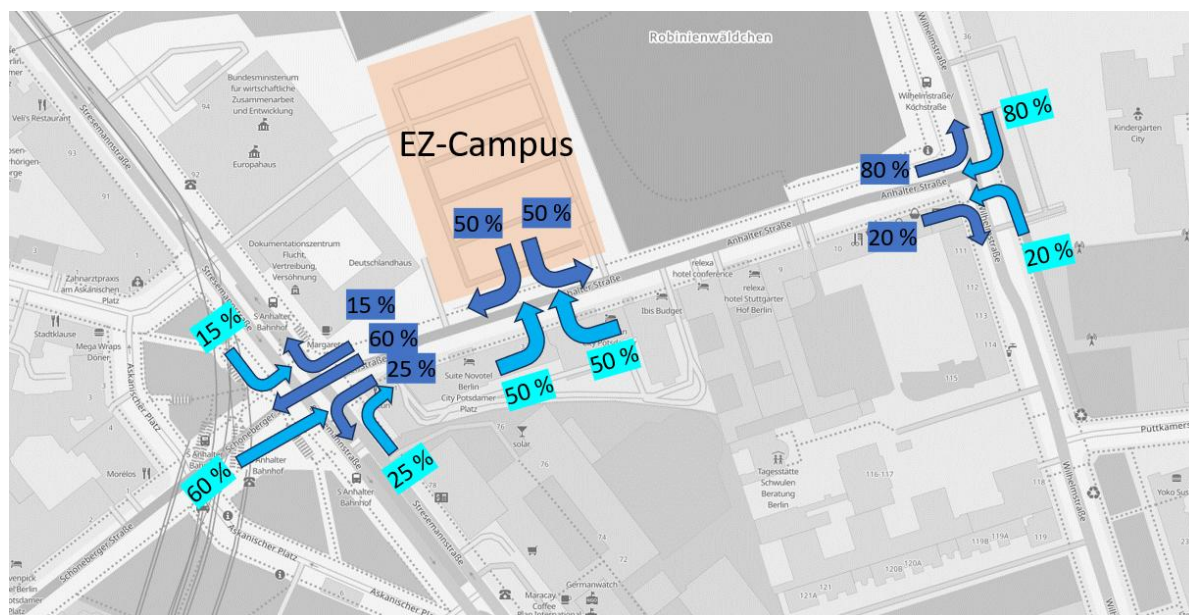


Abbildung 33: Verteilung des Zusatzverkehrs (prozentualer Anteil) (Quelle: OpenStreetMap)

Der Abbildung 34 und Abbildung 35 kann die räumliche Verteilung des Quell- und Zielverkehrs in absoluten Zahlen (Kfz/24h, Lkw/24h) entnommen werden. Die Berechnete Zusatzbelastung beträgt zwar 271 Kfz/24h im Quell- und Zielverkehr, wird aber für die weitere Berechnung auf 272 Kfz/24h aufgerundet.

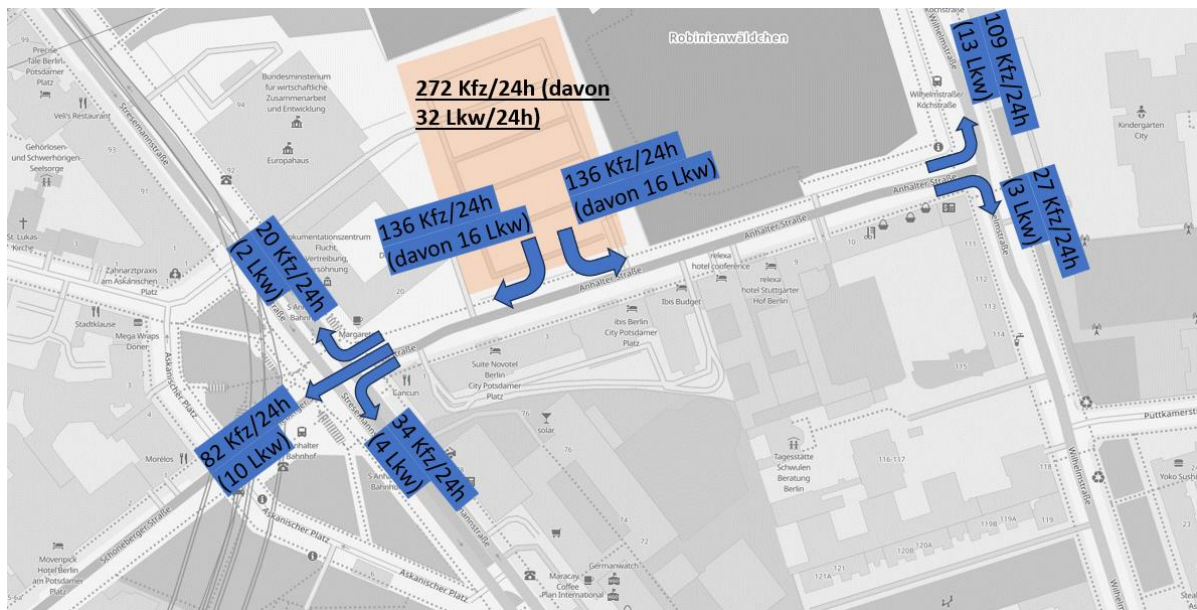


Abbildung 34: Räumliche Aufteilung des induzierten Verkehrs (BMZ) – Quellverkehr (absolute Zahlen) (Quelle: OpenStreetMap)

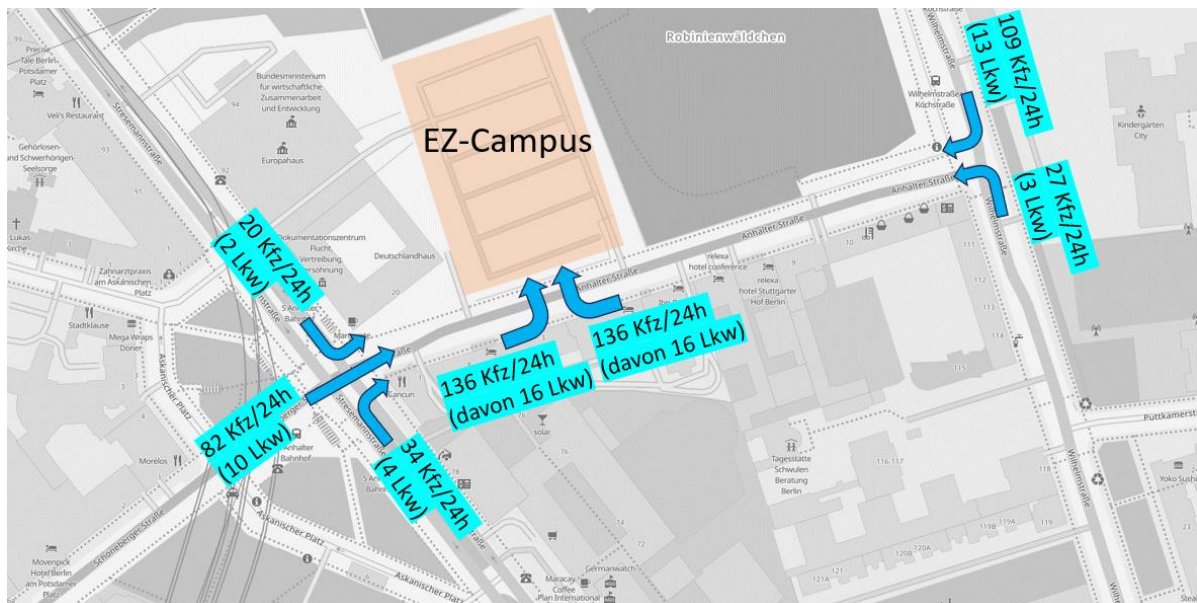


Abbildung 35: Räumliche Aufteilung des induzierten Verkehrs (BMZ) – Zielverkehr (absolute Zahlen) (Quelle: OpenStreetMap)

3.6 Verkehrsaufkommen („IST“-Planfall)

Das Verkehrsaufkommen des „IST“-Planfalls setzt sich aus dem Verkehrsaufkommen des Bestands (DTVw) und dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen des Neubaus (siehe Kapitel 3.3.8) zusammen.

In der Abbildung 36 ist die Auswertung der am Dienstag, den 21.11.2023, durchgeführten Verkehrserhebung (siehe Kapitel 2.3) an den Knotenpunkten Stresemannstraße/Anhalter Straße sowie Anhalter Straße/Wilhelmstraße graphisch dargestellt.

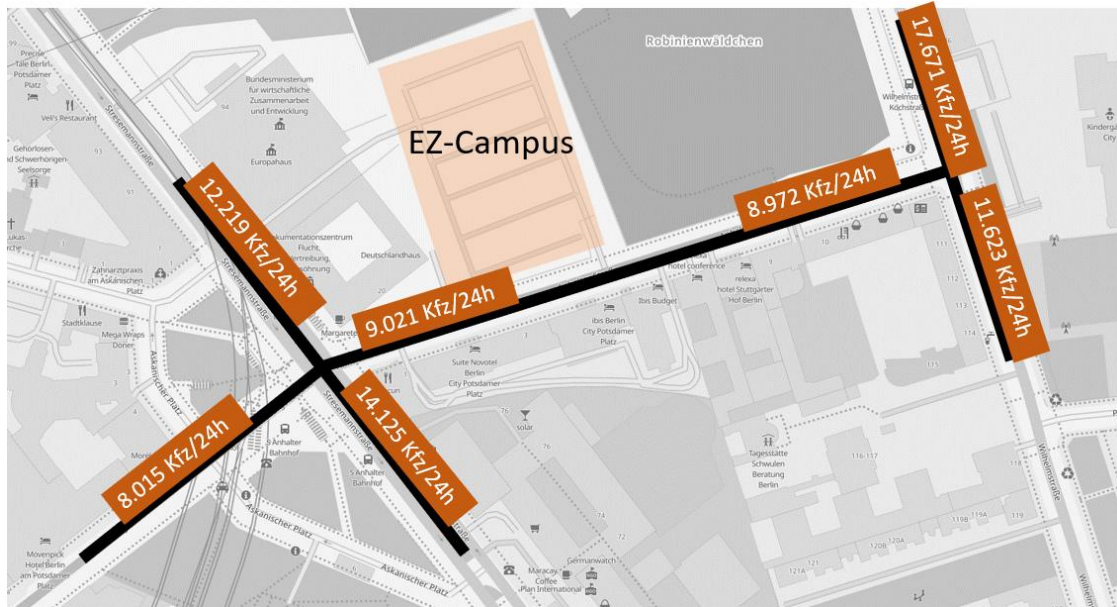


Abbildung 36: Verkehrszählung am 21.11.2023 (Kfz/24h) (Quelle: OpenStreetMap)

Diese Verkehrserhebung stellt eine Verkehrsbelastung eines bestimmten Werktages im Jahr dar. Für die folgende Leistungsfähigkeitsbetrachtung werden allerdings die durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken werktags benötigt. Um diese Verkehrserhebung des bestimmten Wochentages in die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke werktags umzurechnen, wurde diese Verkehrszählung mit dem Wochen-Faktor 1,015 aus dem Zähljahr 2019 (27. KW) korrigiert. Diese DTVw-Werte stellen dann die aktuelle Verkehrssituation, den Bestand dar (siehe Abbildung 37).

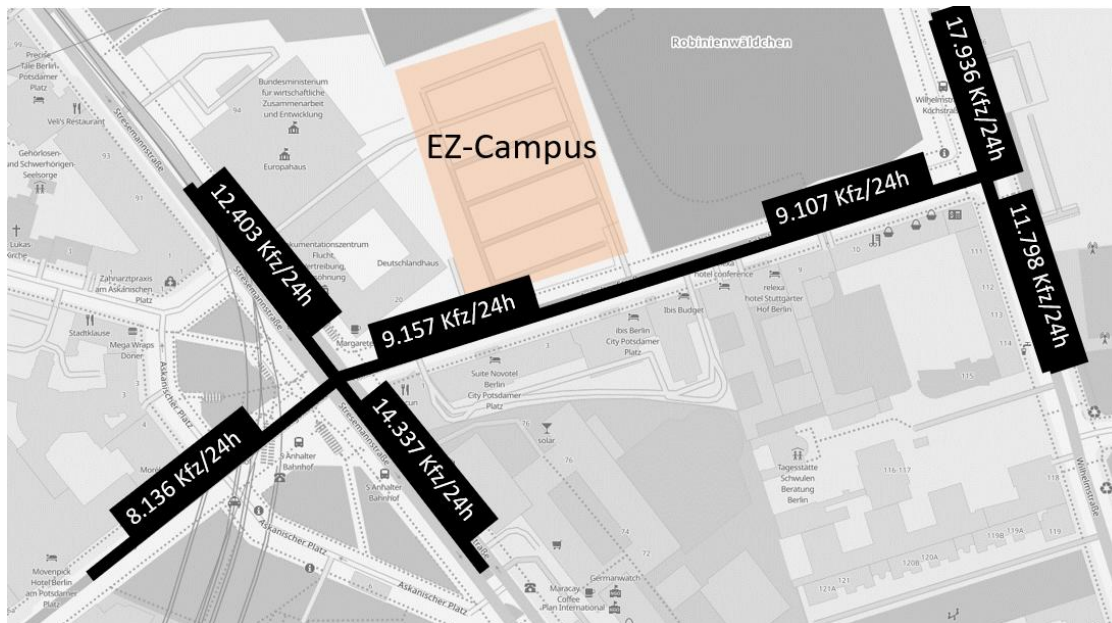


Abbildung 37: angepasste Verkehrszählung vom 21.11.2023 (Kfz/24h) mit dem Wochen-Faktor aus dem Zähljahr 2019 (Betrachtungsfall „Bestand“) (Quelle: OpenStreetMap)

Im Rahmen der Ermittlung des Verkehrsaufkommens wird durch das geplante Bauvorhaben ein zusätzliches tägliches Verkehrsaufkommen von rund 542 Kfz-Fahrten generiert. Dieses Verkehrsaufkommen verteilt sich gleichmäßig auf Quell- und Zielverkehr, sodass jeweils 271 Kfz-Fahrten pro Tag das Plangebiet verlassen (Quellverkehr) bzw. in das Plangebiet einfahren (Zielverkehr). Da es sich hierbei jeweils um eine ungerade Zahl handelt, welche sich nicht exakt gleichmäßig aufteilen lässt, werden für die Verteilung des Verkehrs beide Werte auf jeweils 272 Kfz-Fahrten pro Tag aufgerundet. In der Abbildung 38 ist die räumliche Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens durch den Neubau zu sehen.

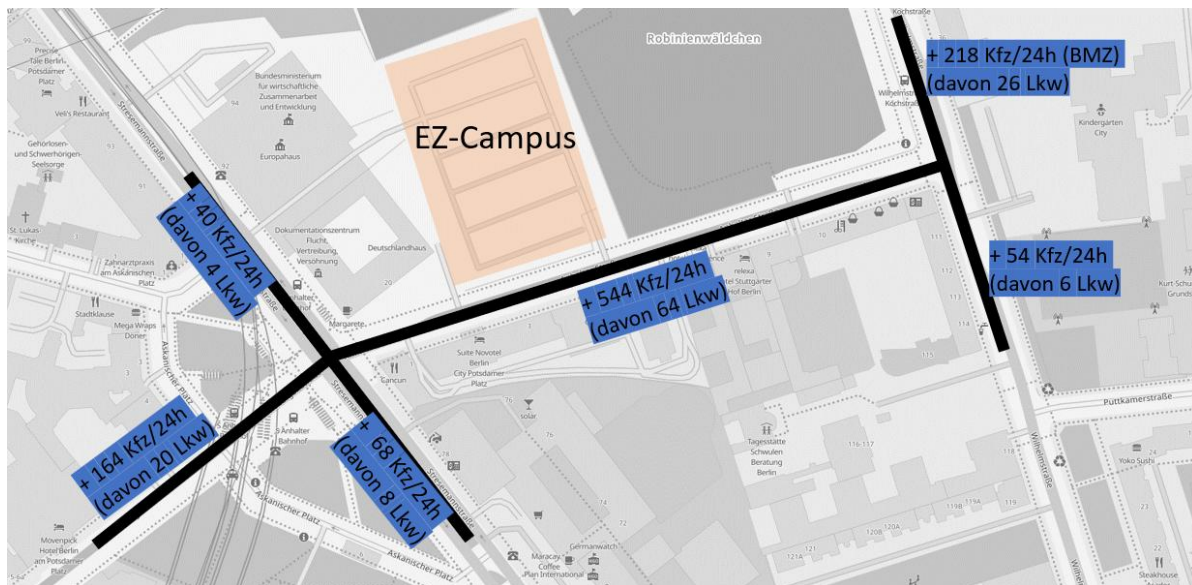


Abbildung 38: Verteilung des Zusatzverkehrs (Kfz/24h) (Quelle: OpenStreetMap)

Bei dem „IST“-Planfall wird neben der Tagesbelastung des Bestands auch der Zusatzverkehr des Neubaus von 272 Kfz/24 h berücksichtigt. Werden beide Belastungswerte, Bestand und der induzierte Verkehr, zusammenaddiert, so ergibt sich daraus der Betrachtungsfall „IST“-Planfall, der in der Abbildung 39 zu sehen ist.

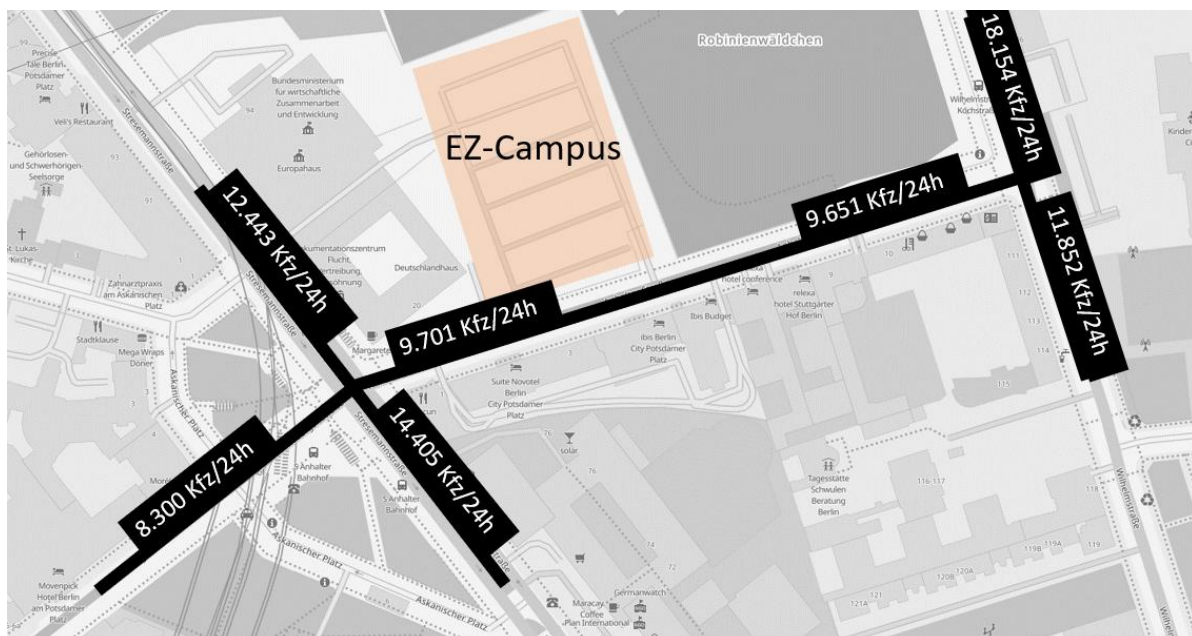


Abbildung 39: „IST“-Planfall (Bestand + induzierter Verkehr EZ-Campus) (Quelle: OpenStreetMap)

Anhand der dargestellten Belastungszahlen des „IST“-Planfalls kann man erkennen, dass von allen betrachteten Straßen im Untersuchungsgebiet die nördliche Wilhelmstraße, zwischen Anhalter Straße und Kochstraße, sowie die Stresemannstraße die



höchste Kfz-Belastung im Bestand verzeichnen. Mit 8.300 Kfz/24h weist die Schöneberger Straße die geringste Belastung auf. Den IST-Planfall zeichnet somit eine deutlich stärkere Nutzung der Nord-Süd <> Süd-Nord Relation durch den täglichen Kfz-Verkehr aus, als die Ost-West<>West-Ost Relation.

4 Verkehrsprognose

Im folgenden Kapitel wird die Verkehrsprognose für das Jahr 2030 sowie alle relevanten Bebauungspläne näher beschrieben. Die Prognose 2030 beinhaltet die Prognosezahlen aus der objektkonkreten Verkehrsprognose „Straßenbahnneubaustrecke Alexanderplatz-Kulturforum“ (entlang der Leipziger Straße). Die Straßenbahnneubaustrecke Schöneweide-Potsdamer Platz, welche bis zum Jahr 2035 realisiert werden soll, befindet sich noch im Stadium der Grundlagenuntersuchung. Da keine genauen Informationen bezüglich des Bauvorhabens zur Verfügung stehen, wird es im Rahmen dieser Untersuchung nicht berücksichtigt.

4.1 Landeseigene Prognose (Objektkonkrete Verkehrsprognose Straßenbahn)

Im Rahmen der Ermittlung des „maßgeblichen Belastungsfalls“ wird neben dem Bestand auch die vom Land Berlin prognostizierte Entwicklung des Kfz-Verkehrs für den Zeithorizont 2030 betrachtet. Die „Prognose 2030“ wurde für das umgebende vorhandene Straßennetz bei der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (Abteilung IV, Mobilität) abgefragt. Folgende Zahlen aus der objektkonkreten Verkehrsprognose „Straßenbahnneubaustrecke Alexanderplatz-Kulturforum“¹⁰, die durch einen externen Dienstleister erarbeitet wurde und einen Zwischenstand darstellt, wurden seitens Senats für die weitere Bearbeitung des Verkehrskonzeptes zur Verfügung gestellt:

- Stresemannstraße (Niederkirchnerstraße bis Anhalter Straße): ca. 17.100 Kfz/24h DTVw, 970 Lkw > 3,5 t zul. Gesamtgewicht (796 Lkw (DTV))
- Stresemannstraße (Anhalter Straße bis Möckernstraße): ca. 17.700 Kfz/24h DTVw, 1.000 Lkw > 3,5 t zul. Gesamtgewicht (820 Lkw (DTV))

¹⁰ Derzeit erfolgt eine Überarbeitung der OVP. Wann neue Ergebnisse hierzu vorliegen, ist nicht bekannt.

- Wilhelmstraße (Kochstraße bis Anhalter Straße): ca. 19.800 Kfz/24h DTVw, 1.240 Lkw > 3,5 t zul. Gesamtgewicht (1017 Lkw (DTV))
- Wilhelmstraße (Anhalter Straße bis Franz-Klühs-Straße): ca. 12.400 Kfz/24h DTVw, 550 Lkw > 3,5 t zul. Gesamtgewicht (451 Lkw (DTV))
- Schöneberger Straße (Hallesches Ufer bis Stresemannstraße): ca. 13.600 Kfz/24h DTVw, 580 Lkw > 3,5 t zul. Gesamtgewicht (476 Lkw (DTV))
- Anhalter Straße (Stresemannstraße bis Wilhelmstraße): ca. 17.100 Kfz/24h DTVw, 740 Lkw > 3,5 t zul. Gesamtgewicht (607 Lkw (DTV))

Bei den Zahlen handelt es sich um die durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (DTVw) und Lkw ab 3,5 t zul. GG bezogen auf den Straßenquerschnitt. In der nachfolgenden Abbildung sind die für die weitere Untersuchung relevanten Belastungszahlen grafisch dargestellt.

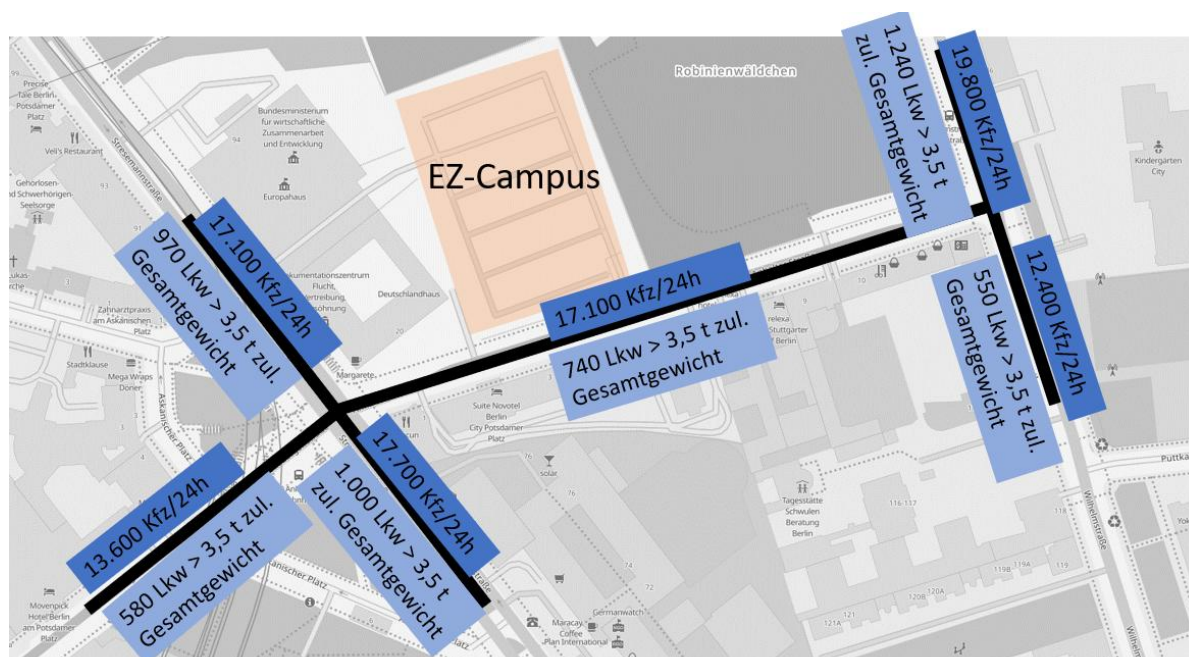


Abbildung 40: Prognosezahlen 2030 - Zahlen aus der objektkonkreten Verkehrsprognose Straßenbahnneubaustrecke Alexanderplatz-Kulturforum (Quelle: OpenStreetMap)

In der objektkonkreten Verkehrsprognose Straßenbahnneubaustrecke Alexanderplatz - Kulturforum wurden gemäß Informationen der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt folgende Bebauungspläne gegenüber dem gesamtstädtischen Landesmodell mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen in das Teilnetzmodell eingearbeitet:

- 1-35ba: Museum der Moderne
- 1-98: Checkpoint Charlie
- I-9-1VE: Axel-Springer-Neubau
- I-15a / I-15b: Mall of Berlin
- I-58b: Neubauvorhaben Fischerinsel
- I-205: Campus ESMT Berlin.

4.2 Relevante B-Pläne

Zusätzlich zu der von der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (Abteilung IV, Mobilität) zur Verfügung gestellten Prognose 2030 (objektkonkrete Verkehrsprognose „Straßenbahnneubaustrecke Alexanderplatz-Kulturforum“), sind die Ziel- und Quellverkehre folgender weiterer zwei B-Pläne für die Verkehrsuntersuchung von Bedeutung¹¹:

- Erweiterungsbau des Bundesministeriums für Finanzen (Postblock)
- Exil-Museum (siehe Abbildung 41)

Die ermittelten Belastungszahlen der beiden B-Pläne werden im Rahmen dieser Untersuchung berücksichtigt und für die Bestimmung des Prognosefalls verwendet.

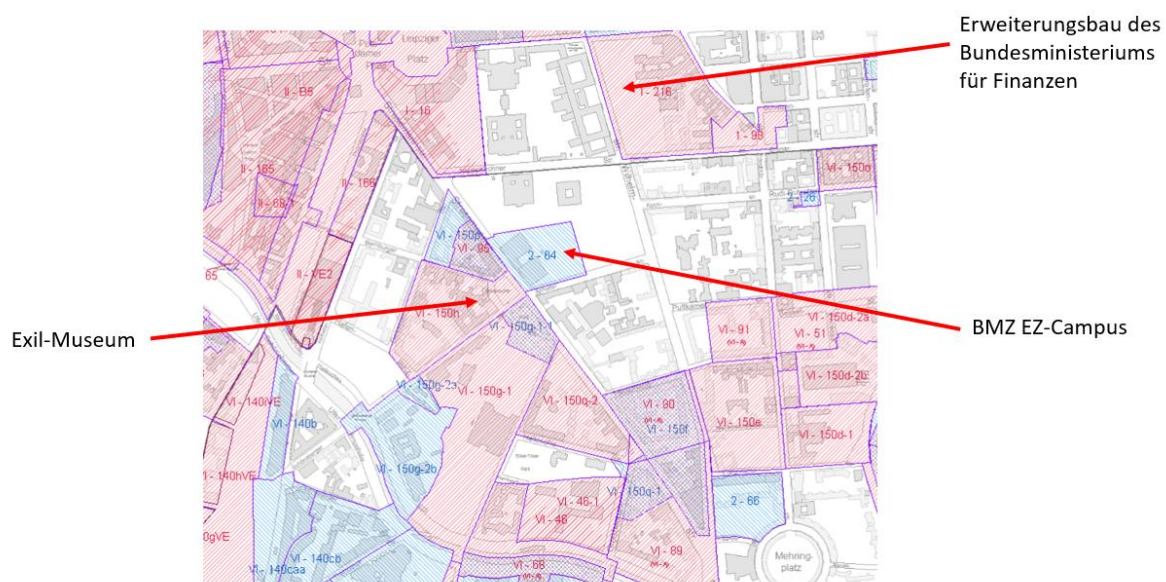


Abbildung 41: Lage der im Rahmen der Untersuchung zusätzlich zu berücksichtigenden B-Pläne (Quelle: FIS-Broker)

¹¹ mit dem Senat für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen abgestimmt

4.2.1 Erweiterungsbau des Bundesministeriums für Finanzen (Postblock)

Auf dem Gelände des heute vorhandenen Parkplatzes in der Wilhelmstraße zwischen Leipziger Straße und Zimmerstraße wird eine Erweiterung des Bundesministeriums der Finanzen geplant. In diesem Zusammenhang wurde von der Firma planzeit-beuster GmbH eine verkehrstechnische Voruntersuchung durchgeführt. Im Ergebnis dieser Analyse wurde ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von 300 Quell- und Zielfahrten pro Tag ermittelt (siehe Abbildung 42).

Die nachfolgenden prozentualen Annahmen der Verkehrsverteilung des Zusatzverkehrs des Postblocks orientieren sich an der räumlichen Verteilung der Ströme aus dem erstellten Strombelastungsplan auf der Grundlage der durchgeführten Verkehrserhebung am 21.11.2023 für den Knotenpunkt Anhalter Straße/ Wilhelmstraße¹².

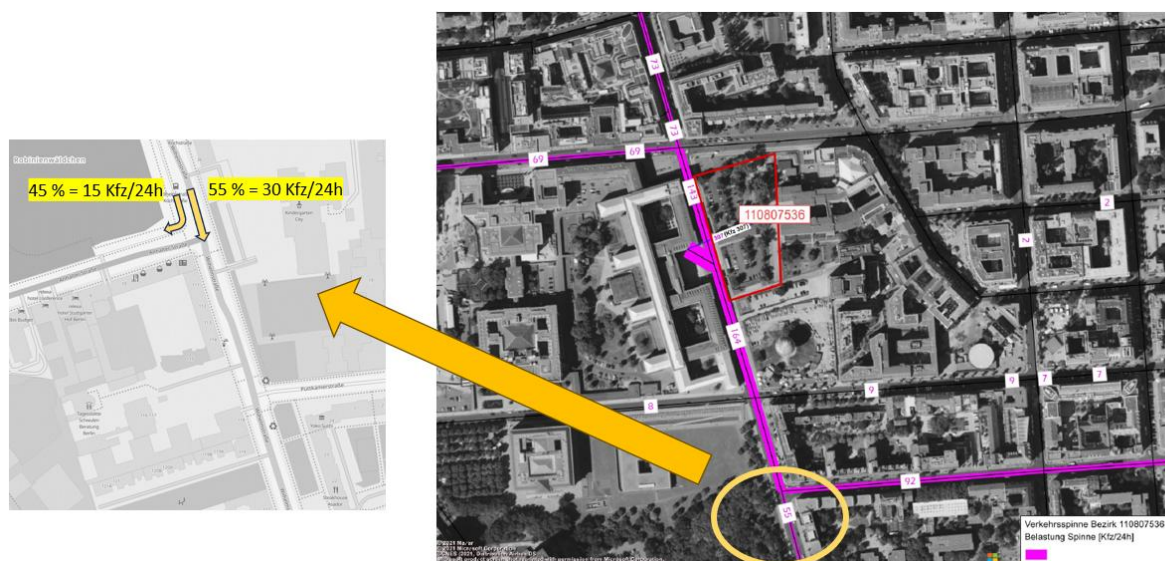


Abbildung 42: zusätzliches Verkehrsaufkommen am Tag (Postblock)¹³ (Quelle: Verkehrstechnische Voruntersuchung zur Bewertung der Rückstaulängen zweier Knotenpunkte von planzeit-beuster GmbH aus dem Jahr 2022)

Die räumliche Verteilung die Verkehre des Postblocks kann der nachfolgenden Abbildung entnommen werden.

¹² abgeglichen mit dem letzten aktuellen Strombelastungsplan des Senats vom 02.11.2020

¹³ aus dem Bericht „LSA Leipziger Str./ Wilhelmstr. und Wilhelmstr./ Niederkirchnerstr. - Zimmerstr. Verkehrstechnische Voruntersuchung für den Erweiterungsbaus des Bundesministeriums der Finanzen“ von planzeit-beuster GmbH

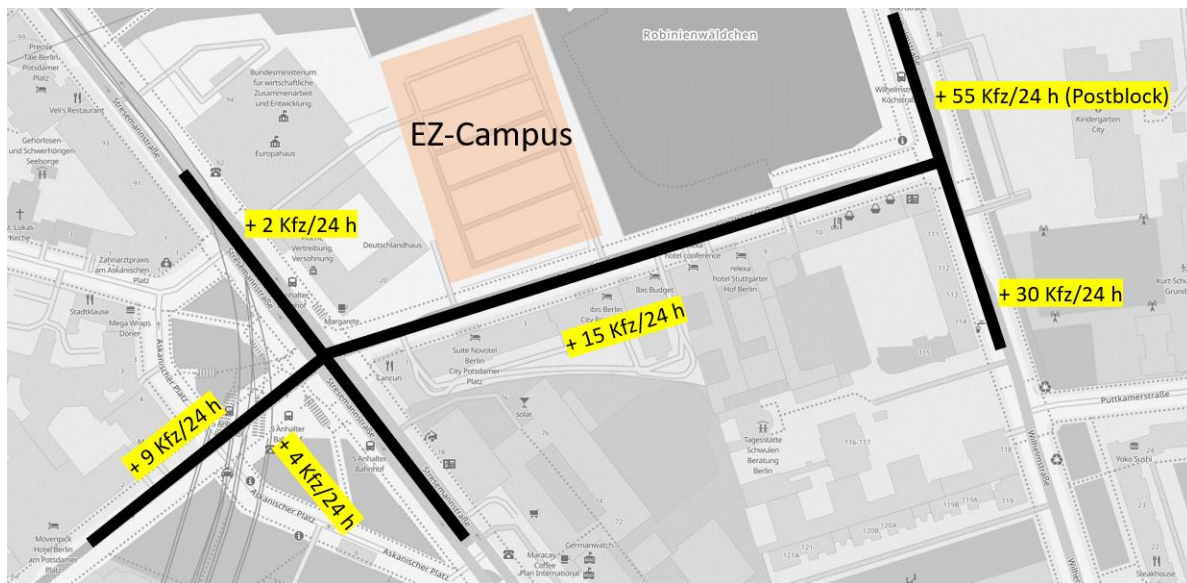


Abbildung 43: Induzierter Kfz-Verkehr Postblock (Kfz/24h) (Quelle: OpenStreetMap)

4.2.2 Exil-Museum

Das Bebauungsplanverfahren „Exil-Museum“ am Anhalter Bahnhof in Berlin-Kreuzberg wurde von dem Stadtplanungsbüro „Die Freie Planungsgruppe Berlin GmbH“ begleitet. Auf dem Gelände des Anhalter Bahnhofs unmittelbar am Askanischen Platz soll ein Museumsneubau erfolgen. Im Rahmen der Planung wurde eine verkehrstechnische Untersuchung durchgeführt. Im Ergebnis der Untersuchung wurde das zusätzliche Verkehrsaufkommen von 166 Kfz-Fahrten pro Tag (84 Kfz-Fahrten im Quell- und Zielverkehr) für das neue Bauvorhaben ermittelt. Diese Belastungszahlen werden im Rahmen dieser Untersuchung berücksichtigt und für die Bestimmung des Prognosefalls verwendet. Die räumliche Verteilung der Verkehre des Exil-Museums kann der Abbildung 44 entnommen werden.

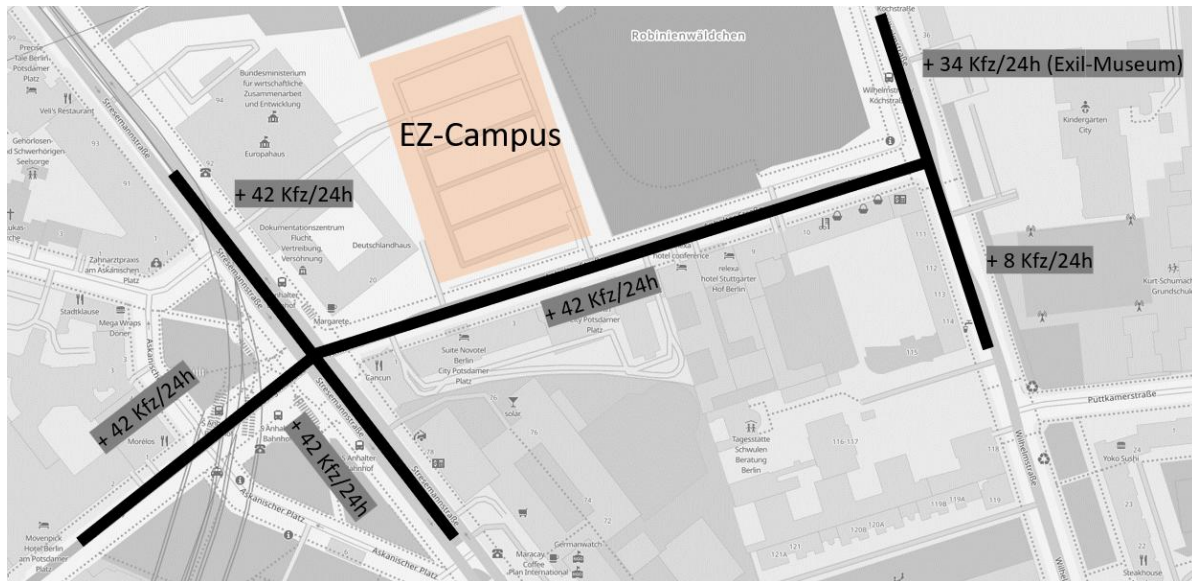


Abbildung 44: Induzierter Kfz-Verkehr Exil-Museum (Kfz/24h) (Quelle: OpenStreetMap)

4.3 Zukünftiges Gesamtverkehrsaufkommen

Als Grundlage für die Ermittlung der beiden „Prognosefälle“ dient die von der Sen-MVKU zur Verfügung gestellte prognostizierte Entwicklung der Kfz-Verkehre auf dem umliegenden Verkehrsstraßennetz für den Prognosehorizont 2030.

4.3.1 Allgemein für Prognose 2030 (Prognose-Nullfall)

Basis für den **Prognose-Nullfall** bildet die objektkonkrete Verkehrsprognose „Straßenbahnneubaustrecke Alexanderplatz-Kulturforum“ aktuelle Verkehrsprognose 2030 der Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz zusammen mit den beiden in Kapitel 4.2 beschriebenen Bebauungsplänen „Exil-Museum“ und „Postblock“ (siehe Abbildung 45).

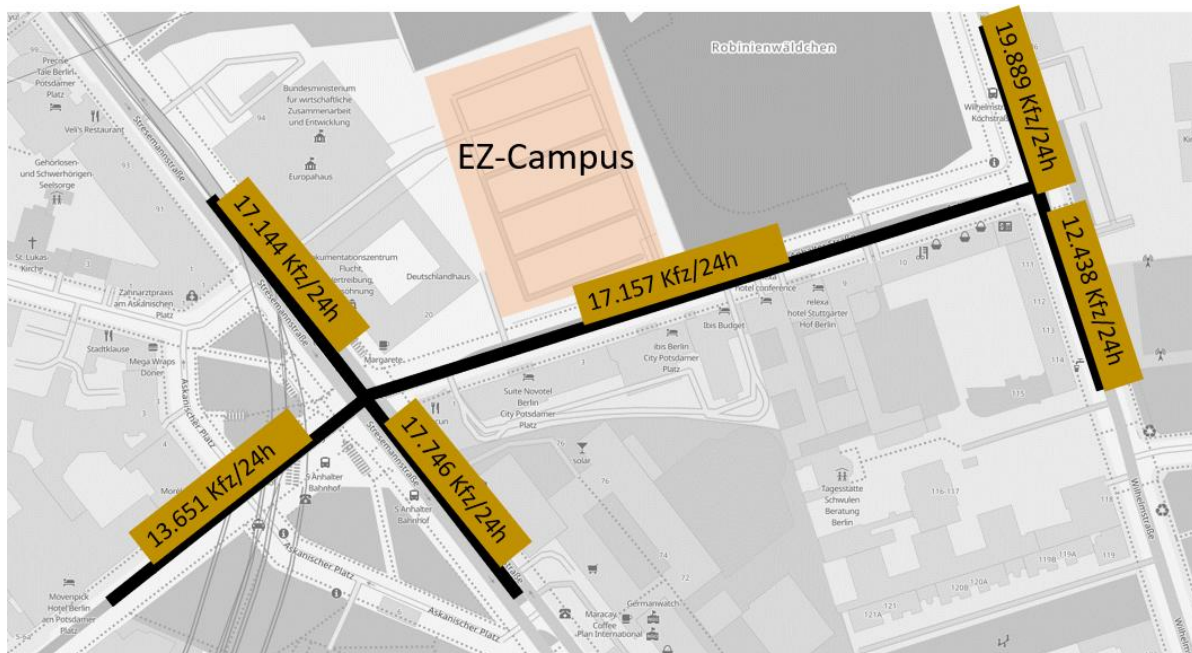


Abbildung 45: Verkehrsbelastung im „Prognose-Nullfall“ (Quelle: OpenStreetMap)

Anhand der dargestellten Belastungswerte für den Prognose-Nullfall können klare Veränderungen gegenüber dem Bestand erkannt werden. Das Prognosejahr 2030 bringt eine starke Zunahme der Verkehrsbelastung in dem Untersuchungsgebiet mit sich. Vor allem die übergeordneten Straßen Stresemannstraße, Schöneberger Straße und Anhalter Straße weisen im Prognose-Nullfall signifikante Steigerungen gegenüber den Verkehrsmengen aus dem Bestand auf. Während die Verkehrsbelastung der Anhalter Straße in der Prognose 2030 um ca. 90 % steigt, nimmt der Verkehr in der Wilhelmstraße nur leicht zu, um ca. 7 – 13 % (siehe Abbildung 46).

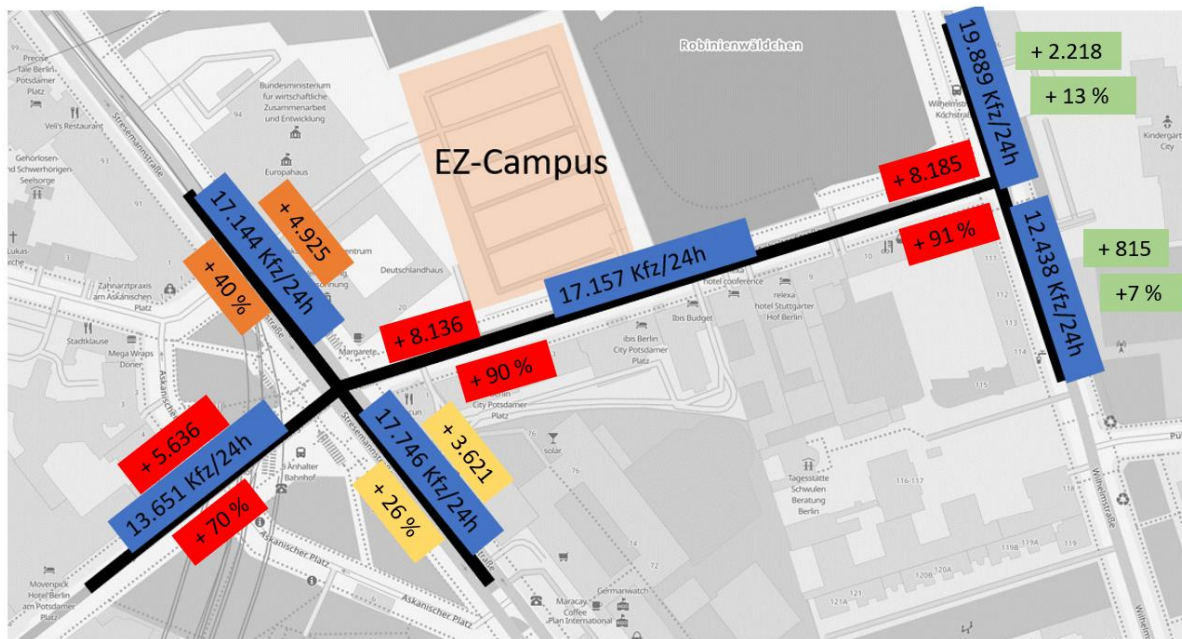


Abbildung 46: prozentuale Veränderung des Kfz-Verkehrs in der „Prognose-Nullfall“ im Vergleich zum „Bestand“ (Quelle: OpenStreetMap)

Diese unterschiedlich ausgeprägte Zunahme des prognostizierten Verkehrs im Untersuchungsgebiet kann im Rahmen dieses Verkehrsgutachtens aufgrund von fehlenden Detailinformationen zu einzelnen Verkehrsströmen nicht genauer analysiert werden. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Untersuchung konnten seitens der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (Abteilung IV, Mobilität) bis auf die prognostizierten DTVw-Werte (Kfz und Lkw) für das Jahr 2030 keine weiteren Unterlagen zur Verfügung gestellt werden. Die genaue Verteilung der erhöhten Verkehre an den Knotenpunkten Stresemannstraße/Anhalter Straße/Schöneberger Straße und Anhalter Straße/Wilhelmstraße ist nicht bekannt und kann aus den Tagesbelastungen nicht sinnvoll abgeleitet werden. Da die räumliche Verteilung der Verkehrsströme in den Knotenpunkten nicht vorhanden ist, können demzufolge auch keine Verkehrsbelastungen in den Spitzenstunden ermittelt werden, welche wiederum maßgeblich für die Berechnung der Leistungsfähigkeiten der beiden betrachteten Knotenpunkte sind. Aus diesem Grund können zu diesem Zeitpunkt im Rahmen dieser Untersuchung die beiden Betrachtungsfälle, Prognose-Nullfall (Prognose 2030 ohne Bauvorhaben) und Prognose-Planfall (Prognose 2030 mit Bauvorhaben) nicht weiter betrachtet werden.

4.3.2 Zukünftiges Verkehrsaufkommen im Prognose-Planfall

Das Verkehrsaufkommen des Prognose-Planfalls setzt sich aus dem Verkehrsaufkommen des Prognose-Nullfalls (DTVw) und dem induzierten Neuverkehr des Bauvorhabens in der Anhalter Straße (siehe Kapitel 3.3.8) zusammen. Die Tagesbelastung des Prognose-Planfalls ist in der Abbildung 47 dargestellt.

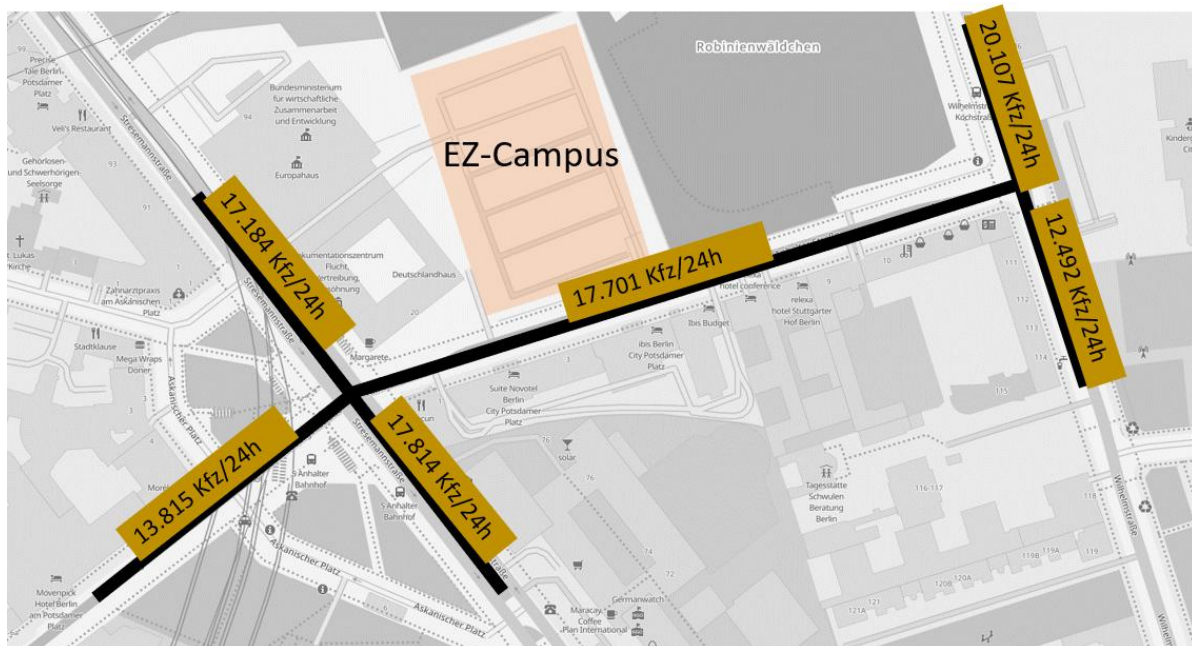


Abbildung 47: Prognose-Planfall – DTVw (Prognose Nullfall + induzierter Verkehr BMZ-Campus)
(Quelle: OpenStreetMap)

Anhand der dargestellten Belastungszahlen des Prognose-Planfalls kann man erkennen, dass von allen betrachteten Straßen im Untersuchungsgebiet die nördliche Wilhelmstraße, zwischen Anhalter Straße und Kochstraße, mit knapp über 20.000 Fahrzeugen pro Tag die höchste Kfz-Belastung verzeichnen. Der südliche Straßenabschnitt der Wilhelmstraße, zwischen Anhalter Straße und Franz-Klühs-Straße weist dagegen die geringste Belastung auf, ca. 12.500 Kfz am Tag. Für die Anhalter Straße, so wie für die Stresemannstraße, wird eine Verkehrsbelastung von fast 18.000 Fahrzeugen pro Tag prognostiziert.

4.4 Zusammenfassung

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurden zwei Betrachtungsfälle für den Prognosehorizont 2030 betrachtet, der Prognose-Nullfall und der Prognose-Planfall. Der

Prognose-Nullfall setzt sich aus der objektkonkreten Verkehrsprognose „Straßenbahnneubaustrecke Alexanderplatz-Kulturforum“ und aus den Bebauungsplänen „Exil-Museum“ und „Postblock“ zusammen. Den Prognose-Planfall bildet der Prognose-Nullfall (siehe oben) zusammen mit dem induzierten Neuverkehr des Bauvorhabens „EZ-Campus“ in der Anhalter Straße (siehe Kapitel 3.6).

Da der Prognose-Planfall im Vergleich zum Bestand, „IST“-Planfall sowie Prognose-Nullfall die höchste Verkehrsbelastung in allen betrachteten Straßenzügen des Untersuchungsraums verzeichnet, wird dieser auch als maßgebender Betrachtungsfall für das Verkehrs- und das Verkehrslärmgutachten definiert.

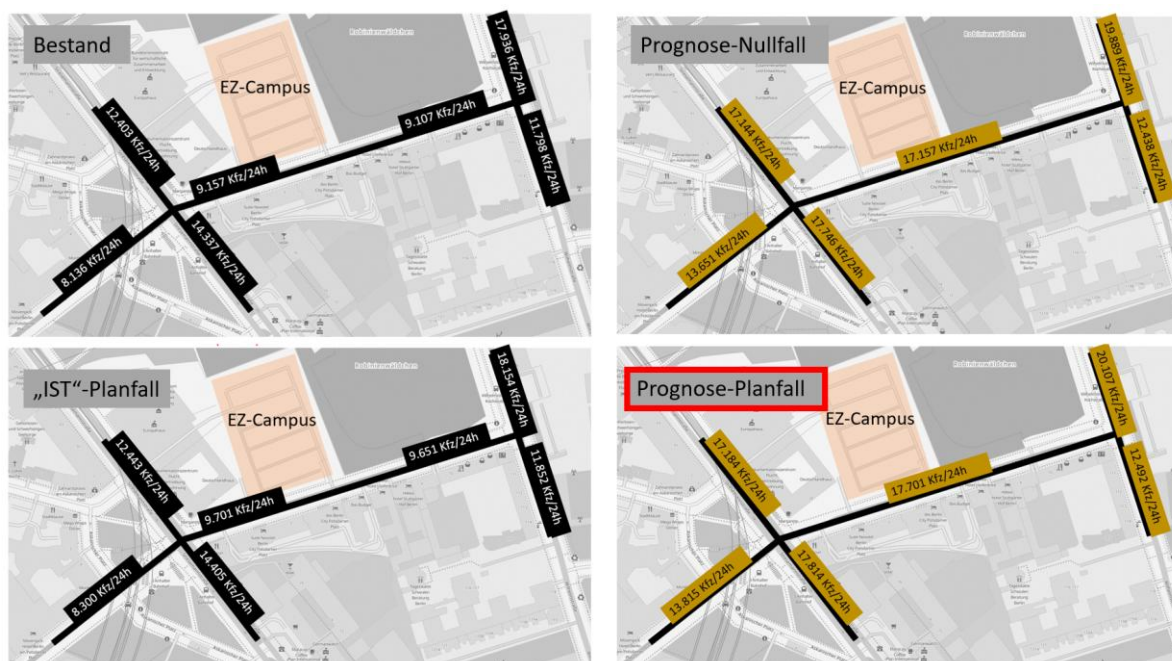


Abbildung 48: Querschnittsbelastung am Tag in vier Betrachtungsfällen (Quelle: OpenStreetMap)

Aufgrund der zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglichen Ableitung der Spitzenstunden für den maßgebenden Prognose-Planfall wird im Rahmen dieser Untersuchung nur der Bestand und der „IST“-Planfall hinsichtlich der Leistungsfähigkeit untersucht.

4.5 Aktuelle Entwicklungen zu den Prognosedaten 2030

Bislang war die geplante Straßenbahnneubaustrecke Alexanderplatz–Kulturforum Teil der landeseigenen Verkehrsprognose für das Prognosejahr 2030 und damit maßgebend für dessen Bewertung. Da die Umsetzung dieser Maßnahme auf nicht



absehbare Zeit verschoben wird¹⁴, verlieren die bislang auf Grundlage der zugehörigen objektkonkreten Verkehrsprognose angenommenen Prognosewerte ihre Relevanz. Nach Angaben der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) weist die Verkehrsprognose 2030 des Landes Berlin für den betrachteten Bereich keine signifikanten Zunahmen gegenüber den Verkehrsmengenkarten 2019/2023 auf¹⁵. und ist daher für diese Untersuchung nicht mehr maßgeblich. Die relevante Verkehrsbelastung für das Prognosejahr 2030 ergibt sich der maßgebende Betrachtungsfall aus den Bestandsdaten zuzüglich der durch den Bebauungsplan bedingten Entwicklungen (IST-Planfall).

Die zuvor ermittelten Prognose-Fälle bleiben Bestandteil der Untersuchung. Die darin ermittelten Verkehrsmengen könnten sich zukünftig mit Umsetzung der Straßenbahnneubaustrecke einstellen.

Die im Prognose-Planfall berücksichtigten Verkehrsentwicklungen infolge der beiden Bebauungspläne (Erweiterung des Bundesministeriums der Finanzen und „Exil-Museum“) belaufen sich auf einen Mehrverkehr von maximal 9 zusätzlichen Fahrzeugen pro Stunde. Da dies nur eine sehr geringe Abweichung zum „IST“-Planfall darstellt, wird diese Verkehrszunahme als nicht maßgebend für die Bewertung der Verkehrsentwicklung eingeschätzt. Es erfolgt aus diesem Grund keine Neuberechnung der Prognose-Fälle.

5 Leistungsfähigkeitsuntersuchung

Im folgenden Abschnitt wird die Leistungsfähigkeit der von dem Bauvorhaben betroffenen Knotenpunkte Anhalter Straße/Wilhelmstraße und Stresemannstraße/Schöneberger Straße/Anhalter Straße und der maßgebenden Anbindung des Bauvorhabens an das öffentliche Straßennetz über die Anhalter Straße untersucht. Es wird geprüft, ob eine stabile Verkehrsabwicklung - insbesondere auf den übergeordneten Straßen - und eine leistungsfähige Erschließung des Plangebiets gewährleistet sind. Maßgebend für die Leistungsfähigkeitsuntersuchung sind die Früh-, Vormittags-, Nachmittags- und Spätspitzenstunde.

¹⁴ Mitteilung von der SenMVKU (IV B 22) vom 11.06.2025

¹⁵ Mitteilung per E-Mail von der SenMVKU (IV B 22) vom 11.06.2025 (Fr. Schmidt)



Für die Leistungsfähigkeitsberechnungen werden, gemäß Kapitel 4, die folgenden zwei Belastungsfälle relevant:

- Bestand
- „IST“- Planfall

5.1 Vorgehensweise zur Ermittlung der Leistungsfähigkeit

Im Rahmen der Leistungsfähigkeitsuntersuchung wird zunächst untersucht, wie hoch die theoretisch verfügbare Kapazität der einzelnen Knotenpunktströme ist. Hierbei werden die Festzeitsignalprogramme für die jeweiligen Spitzenstunden zu Grunde gelegt, die in den Verkehrstechnischen Unterlagen (VTU) zur Lichtsignalanlage hinterlegt sind. Anschließend wird die verfügbare Kapazität dem tatsächlich abzuwickelnden Verkehrsaufkommen gegenübergestellt und die daraus resultierende Kapazität bzw. Leistungsfähigkeit bewertet. Das Berechnungsverfahren und die Bewertung werden nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) [FGSV 2015] durchgeführt. Das im HBS angegebene Verfahren zur Leistungsfähigkeitsuntersuchung entspricht aktuell den allgemein anerkannten Regeln der Technik, um den Verkehrsablauf objektiv beurteilen zu können. Mit diesem standardisierten verkehrstechnischen Rechenverfahren wird anhand der Kapazität und der Verkehrsbelastung die resultierende mittlere Wartezeit für jeden Verkehrsstrom ermittelt. Diese mittlere Wartezeit gilt als Qualitätskriterium. Dabei wird zwischen sechs Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) A bis F unterschieden (siehe Tabelle 8). Der Verkehrsstrom mit der schlechtesten Qualitätsstufe ist maßgebend für den gesamten Knotenpunkt.

QSV	Mittlere Wartezeit des Kfz-Verkehr an einer Zufahrt
	Knotenpunkt, Kreisverkehr mit Vorfahrtsbeschilderung
A	≤ 10 Sekunden
B	≤ 20 Sekunden
C	≤ 30 Sekunden
D	≤ 45 Sekunden
E	> 45 Sekunden
F	¹⁶

¹⁶ Die QSV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke über der Kapazität liegt.



Tabelle 8: Grenzwerte der mittleren Wartezeit des Verkehrsablaufs (QSV)

- Stufe A:** Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.
- Stufe B:** Die Fahrmöglichkeiten der wartepflichtigen Kraftfahrzeugströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.
- Stufe C:** Die Fahrzeugführer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.
- Stufe D:** Die Mehrzahl der Fahrzeugführer muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Fahrzeuge können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
- Stufe E:** Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen. Die Kapazität wird erreicht.
- Stufe F:** Die Anzahl der Fahrzeuge, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über ein längeres Zeitintervall größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Schlangen mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.

Die Bewertung der Verkehrsqualität des Fuß- und Radverkehrs erfolgt im Vergleich zur Bewertung des Kfz-Verkehrs anhand der maximalen Wartezeit, was grundsätzlich der Sperrzeit des jeweiligen Fuß- bzw. Radverkehrsstroms entspricht (FGSV 2015). Gemäß HBS 2015 wird hierbei davon ausgegangen, dass ein Rückstau bei



Freigabezeitende von Fuß- und Radfahrern nicht auftritt. Diese Annahme gilt es zumindest für den Radverkehr zukünftig zu überprüfen, aber wird in dieser Untersuchung als gegeben angenommen. Unter Verwendung der zuvor ermittelten Verkehrsbelastung (maßgebende Bemessungsstunde) werden die einzelnen Zufahrtsströme bezüglich der vorhandenen Kapazitäten an den einzelnen Knotenpunkten untersucht. Die Verkehrsbelastung setzt sich dabei aus dem vorhandenen Verkehrsaufkommen im Bestand und dem zusätzlich erzeugten Verkehr des geplanten Vorhabens in der Spitzenstunde zusammen. Es ist zu beachten, dass die mittleren Wartezeiten Näherungswerte darstellen und im realen Verkehrsablauf Abweichungen vom errechneten Wert möglich sind. Des Weiteren findet in der Leistungsfähigkeitsanalyse eine Einzelknotenbetrachtung statt. Das bedeutet, dass eventuelle Sondereffekte – wie beispielsweise die Pulkbildung aufgrund der Koordinierung des Verkehrsstroms durch benachbarte lichtsignalgeregelte Knotenpunkte – durch das HBS-Verfahren nicht berücksichtigt werden. Das Verfahren dient in diesem Fall dazu, die jeweiligen kapazitiven Kenngrößen im Vorher-Nachher-Fall zu ermitteln und dann auf Grundlage der Differenz eine Bewertung der verkehrlichen Auswirkung vorzunehmen – insbesondere inwiefern eine zusätzliche Beeinträchtigung des bestehenden Verkehrs besteht.

5.2 Betrachtete Spitzenstunden und Verteilung des Zusatzverkehrs in den Spitzenstunden

Für die Leistungsfähigkeitsuntersuchung der beiden Knotenpunkte Anhalter Straße/ Wilhelmstraße und Stresemannstraße/Schöneberger Straße/Anhalter Straße (siehe Kapitel 2.3) sowie der maßgebenden Anbindung des Untersuchungsgebiets an das öffentliche Straßennetz über die Anhalter Straße werden folgende fünf Spitzenstunden, drei am Vormittag und zwei am Nachmittag, betrachtet:

- Frühspitzenstunde des Senats (7 Uhr und 8 Uhr)
- Frühspitzenstunde (8 Uhr und 9 Uhr)
- Vormittagsspitzenstunde (9 Uhr und 10 Uhr)
- Spätspitzenstunde (16 Uhr und 17 Uhr) und
- Nachmittagsspitzenstunde (15 Uhr und 16 Uhr).

Die Frühspitzenstunde (7-8 Uhr; SZP 3) sowie die Spätspitzenstunde (16-17 Uhr; SZP 4) stellen die typischen Berliner Spitzenstunden dar. Die Frühspitzenstunde zw. 8-9 Uhr stellt die tatsächliche Frühspitzenstunde dar (höchste Belastung, Signalzeitenplan Früh - SZP 3). Die Vormittagsspitzenstunde (9-10 Uhr, SZP 1) sowie die Nachmittagsspitzenstunde (15-16 Uhr; SZP 4) sind die Spitzenstunden mit der höchsten Verkehrsbelastung der beiden untersuchten Knotenpunkte.

Den nachfolgenden Abbildungen kann die Verteilung des Zusatzverkehrs in den Spitzenstunden an den beiden oben genannten Knotenpunkten sowie an der geplanten Zufahrt zum EC-Campus über die Anhalter Straße entnommen werden.

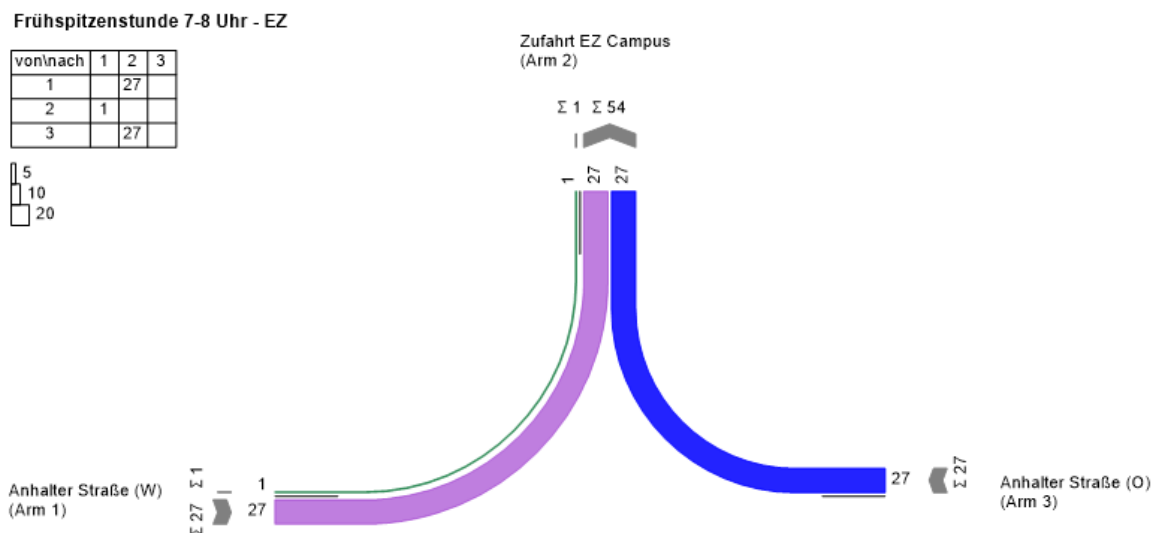


Abbildung 49: Zusätzliches Verkehrsaufkommen Zufahrt EZ-Campus – Frühspitzenstunde 7-8 Uhr
 (Quelle: Lisa)

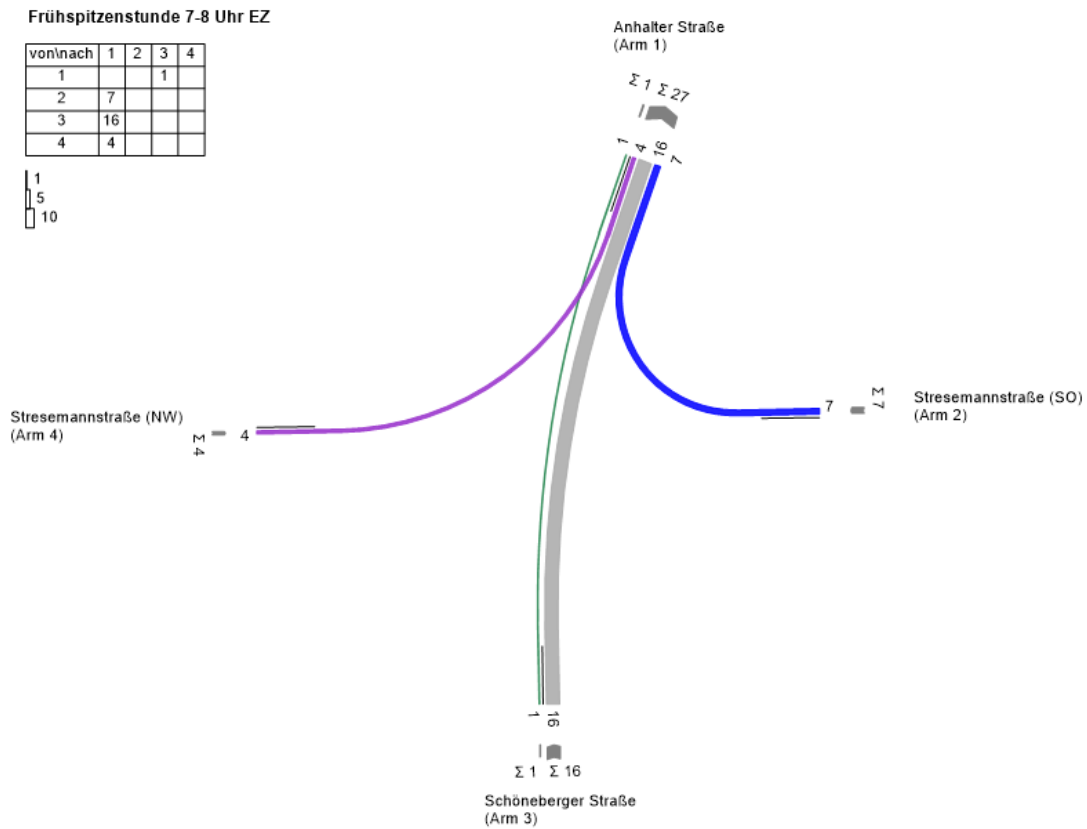


Abbildung 50: Zusätzliches Verkehrsaufkommen am KP Stresemannstr./Anhalter Str. – Frühspitzenstunde 7-8 Uhr (Quelle: Lisa)

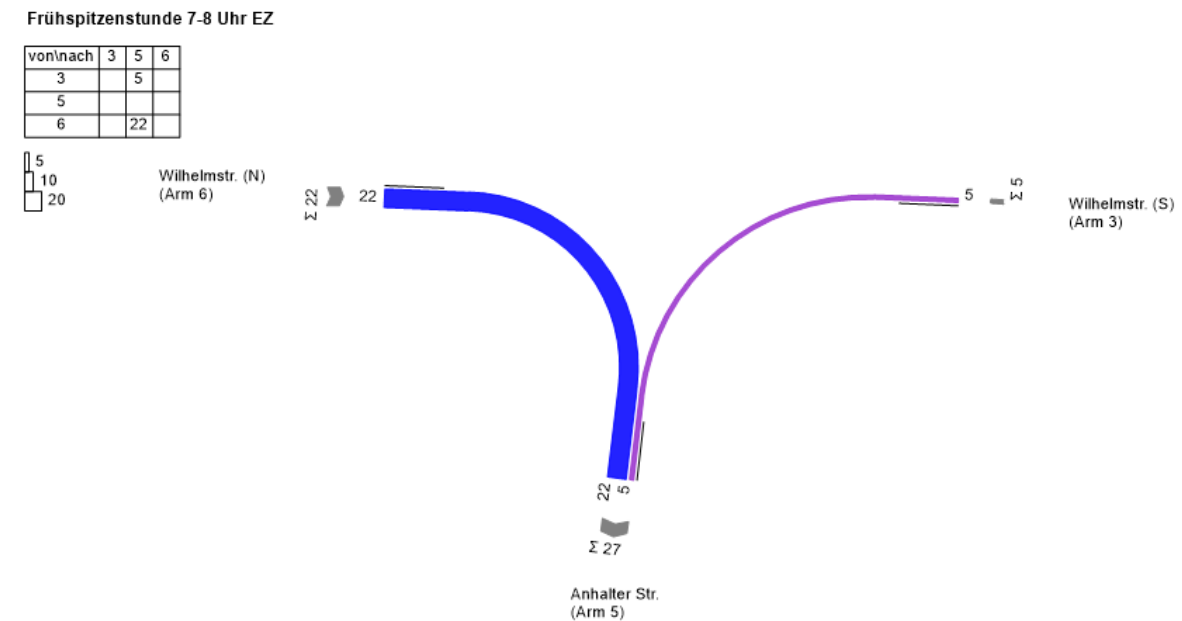


Abbildung 51: Zusätzliches Verkehrsaufkommen am KP Anhalter Str./Wilhelmstraße – Frühspitzenstunde 7-8 Uhr (Quelle: Lisa)

Frühspitzenstunde 8-9 Uhr - EZ

von/nach	1	2	3
1			30
2	2		2
3		30	

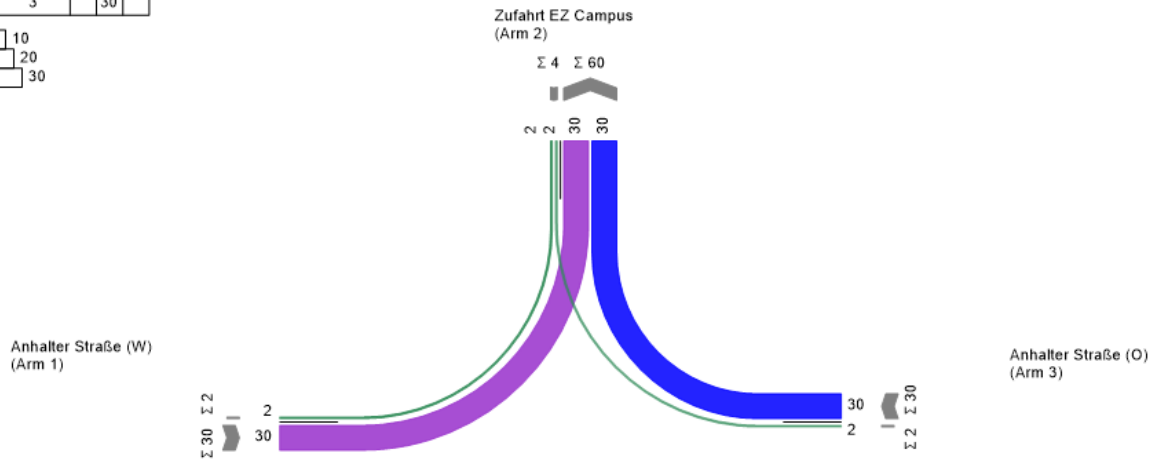


Abbildung 52: Zusätzliches Verkehrsaufkommen Zufahrt EZ-Campus – Frühspitzenstunde 8-9 Uhr (Quelle: Lisa)

Frühspitzenstunde 8-9 Uhr EZ

von/nach	1	2	3	4
1			2	
2	8			
3	18			
4	4			

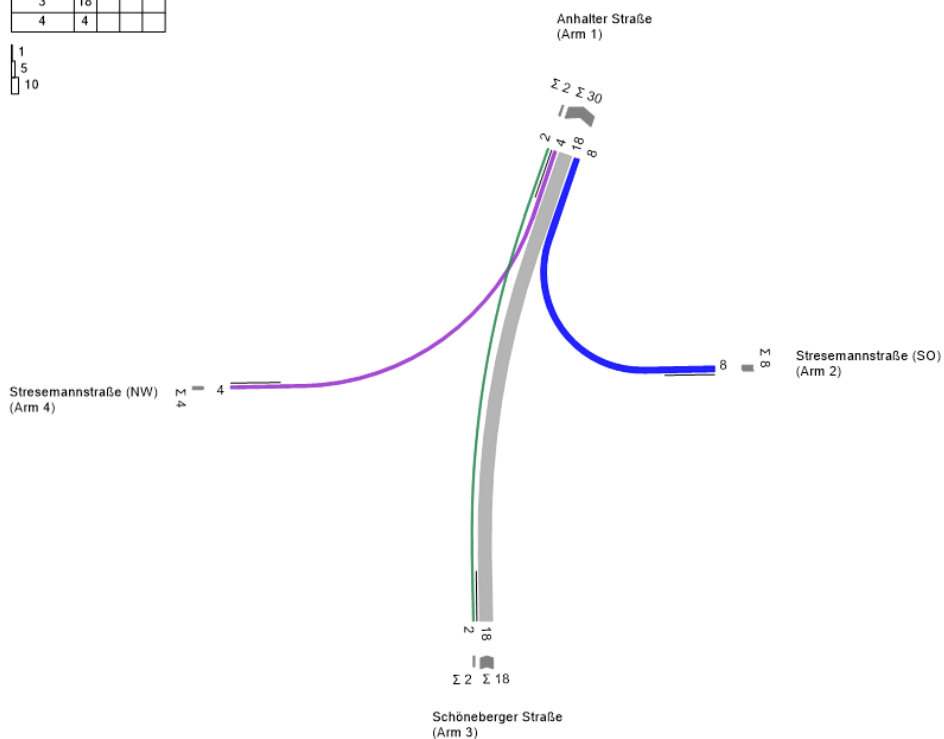


Abbildung 53: Zusätzliches Verkehrsaufkommen am KP Stresemannstr./Anhalter Str. – Frühspitzenstunde 8-9 Uhr (Quelle: Lisa)

Frühspitzenstunde 8-9 Uhr EZ

von/nach	3	5	6
3		6	
5			2
6		24	

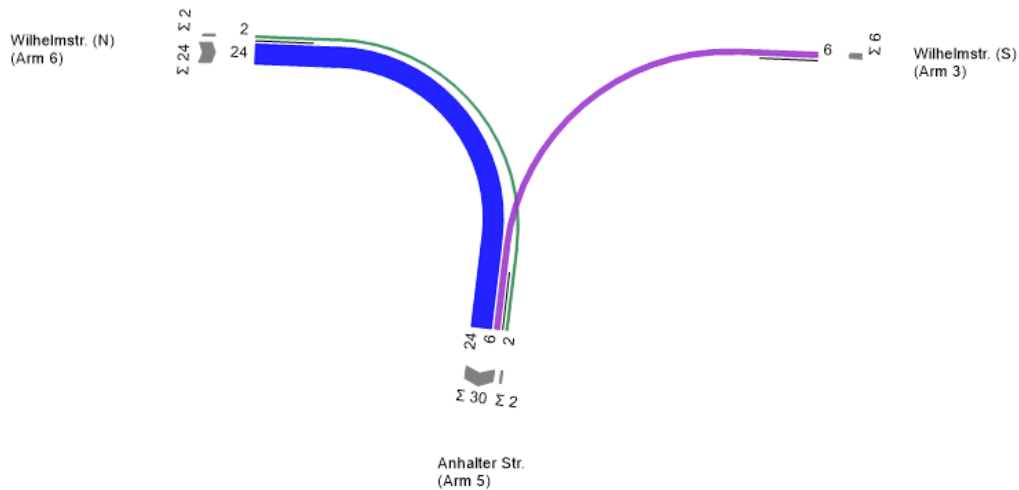


Abbildung 54: Zusätzliches Verkehrsaufkommen am KP Anhalter Str./Wilhelmstraße – Frühspitzenstunde 8-9 Uhr (Quelle: Lisa)

Spätspitzenstunde 16-17 Uhr - EZ

von/nach	1	2	3
1		7	
2	26		26
3		7	

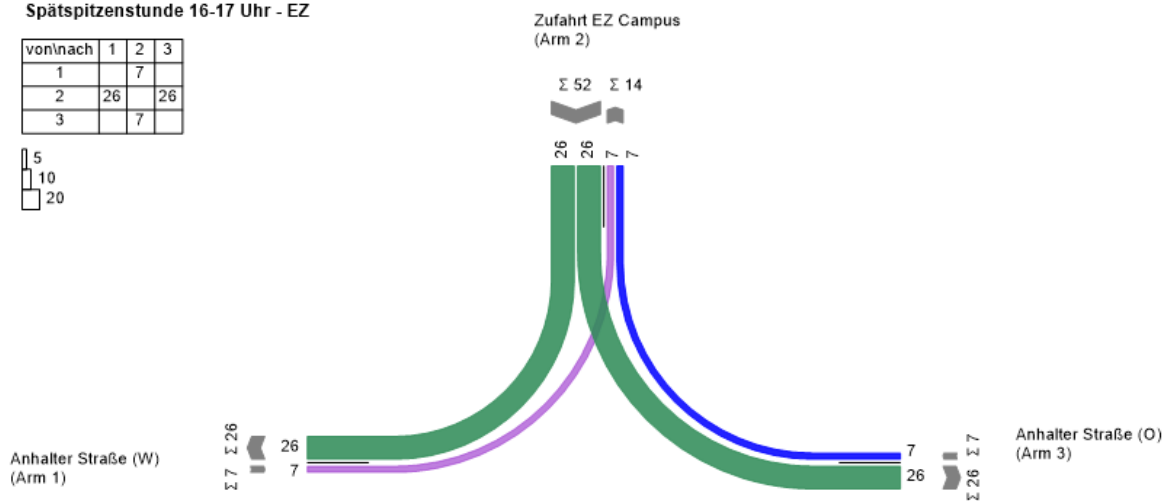


Abbildung 55: Zusätzliches Verkehrsaufkommen Zufahrt EZ-Campus – Spätspitzenstunde 16-17 Uhr (Quelle: Lisa)

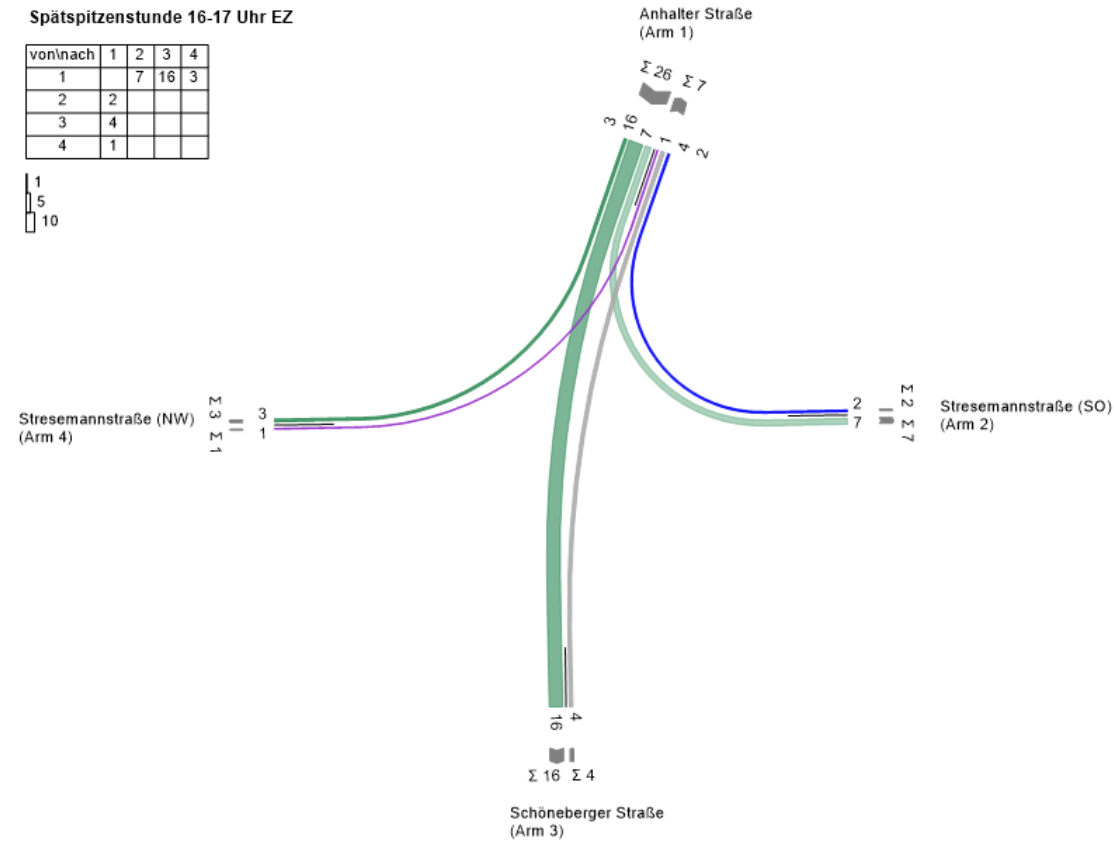


Abbildung 56: Zusätzliches Verkehrsaufkommen am KP Stresemannstr./Anhalter Str. – Spätspitzenstunde 16-17 Uhr (Quelle: Lisa)

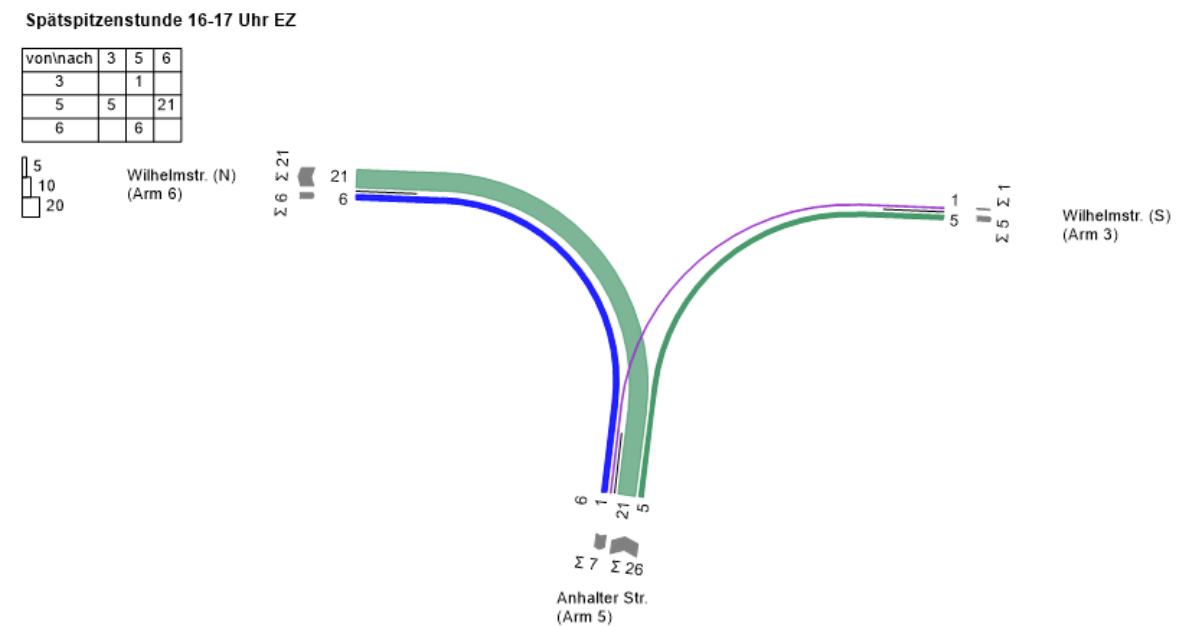


Abbildung 57: Zusätzliches Verkehrsaufkommen am KP Anhalter Str./Wilhelmstraße – Spätspitzenstunde 16-17 Uhr (Quelle: Lisa)



Frühspitzenstunde 9-10 Uhr - EZ

von/nach	1	2	3
1		8	
2	6		6
3		8	

1
5
10

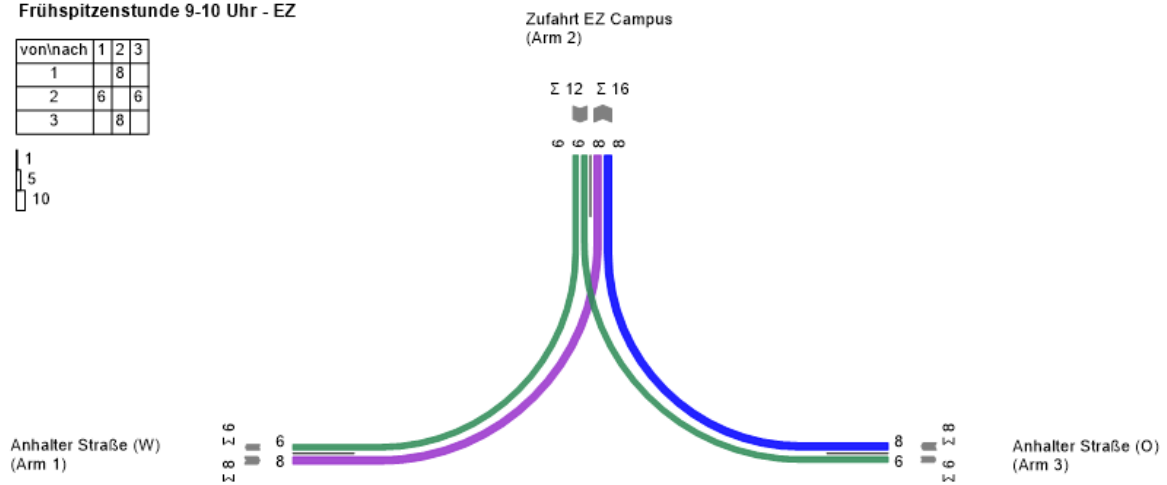


Abbildung 58: Zusätzliches Verkehrsaufkommen Zufahrt EZ-Campus – Vormittagsspitzenstunde 9-10 Uhr (Quelle: Lisa)

Frühspitzenstunde des KP 9-10 Uhr EZ

von/nach	1	2	3	4
1		1	4	1
2	2			
3	5			
4	1			

1
5
10

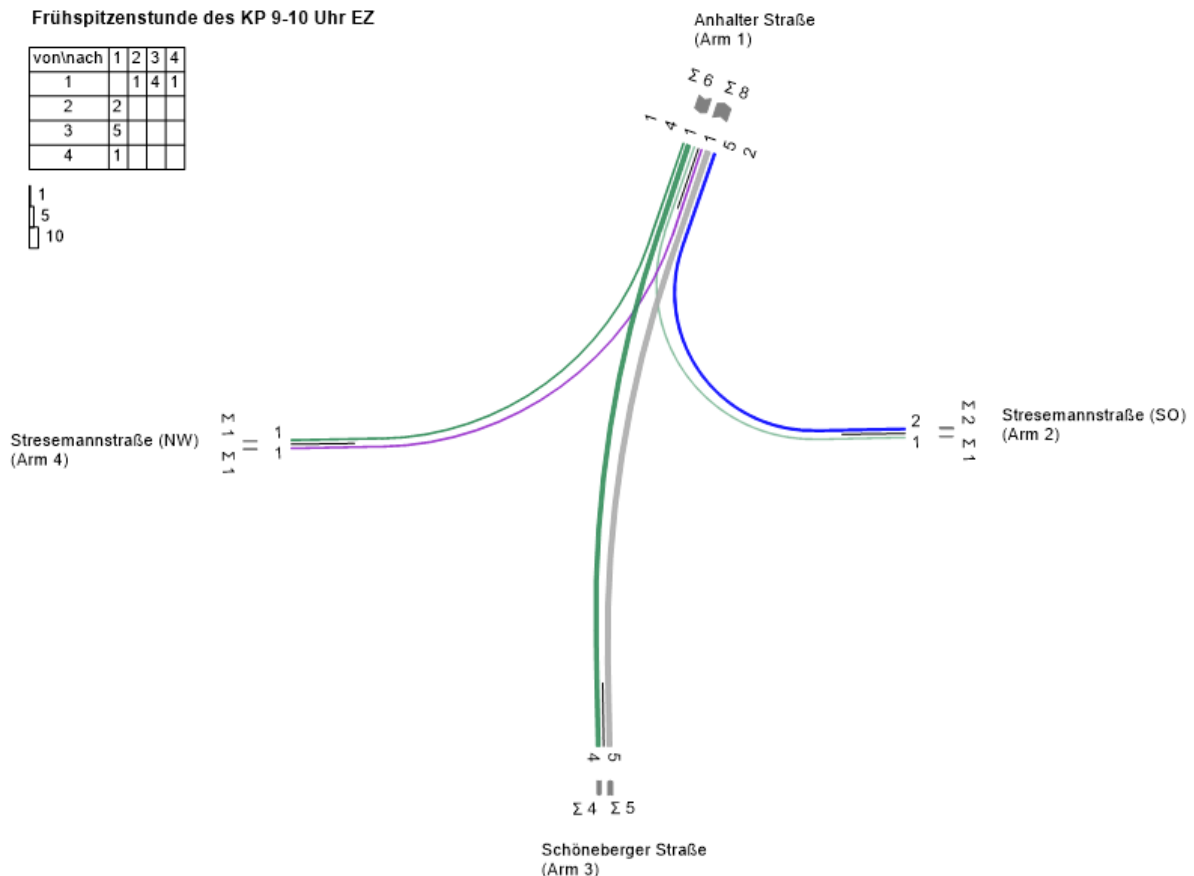


Abbildung 59: Zusätzliches Verkehrsaufkommen am KP Stresemannstr./Anhalter Str. – Vormittagsspitzenstunde 9-10 Uhr (Quelle: Lisa)

Frühspitzenstunde des KP 9-10 Uhr EZ

von/nach	3	5	6
3		1	
5	1		5
6		7	

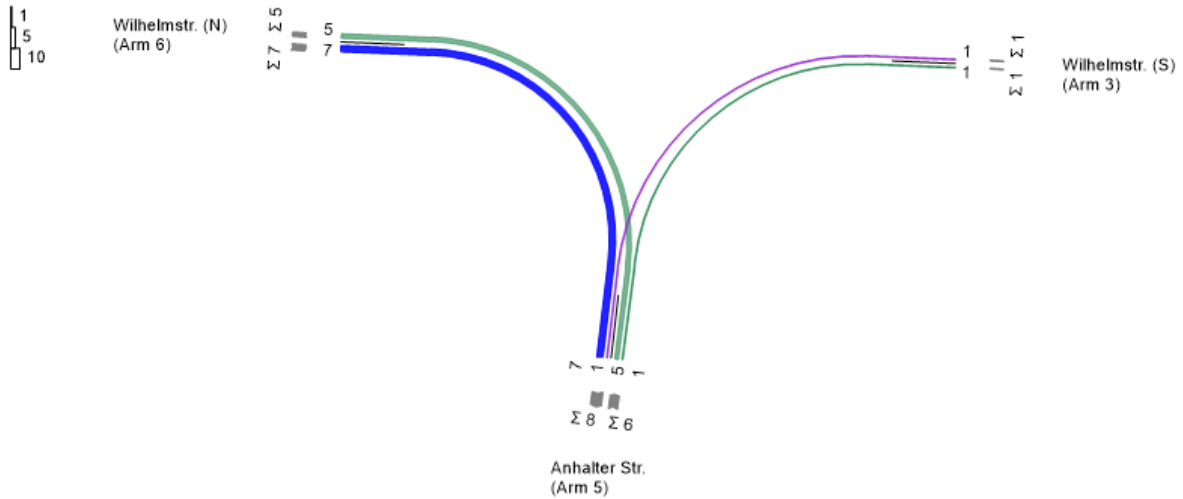


Abbildung 60: Zusätzliches Verkehrsaufkommen am KP Anhalter Str./Wilhelmstraße – Vormittags-
 spitzenstunde 9-10 Uhr (Quelle: Lisa)

Spätspitzenstunde 15-16 Uhr - EZ

von/nach	1	2	3
1		5	
2	19		19
3		5	

1
5
10

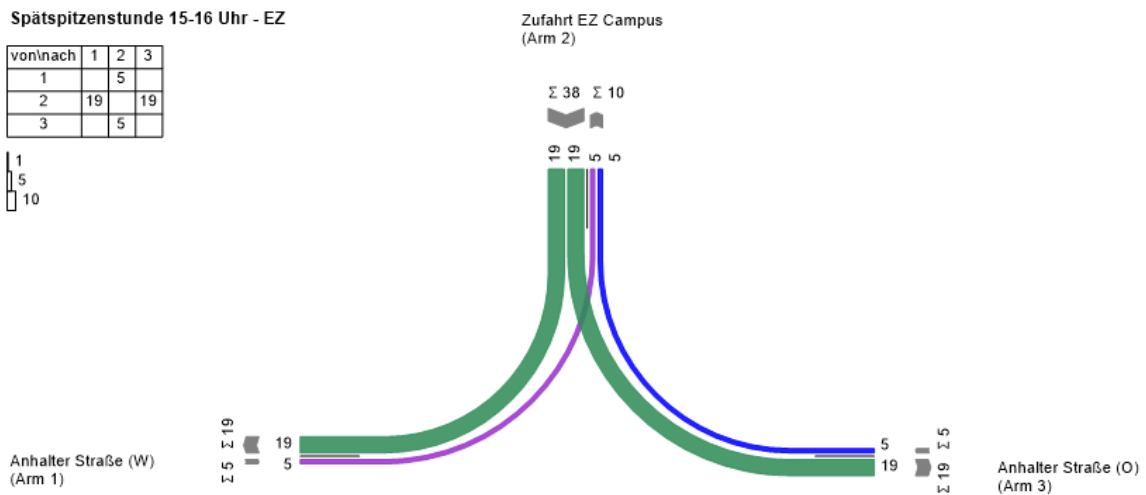


Abbildung 61: Zusätzliches Verkehrsaufkommen Zufahrt EZ-Campus – Nachmittagsspitzenstunde
 15-16 Uhr (Quelle: Lisa)

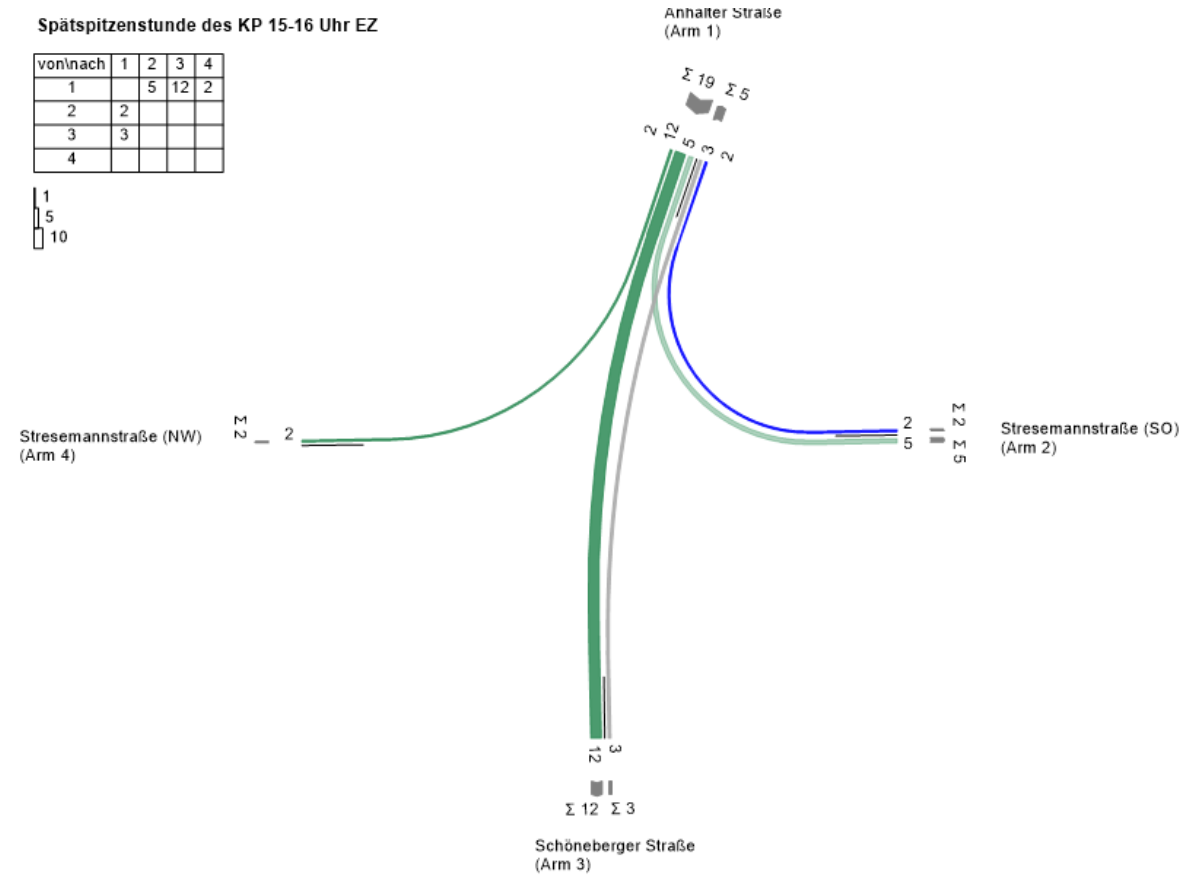


Abbildung 62: Zusätzliches Verkehrsaufkommen am KP Stresemannstr./Anhalter Str. – Nachmittags-
 spitzenstunde 15-16 Uhr (Quelle: Lisa)

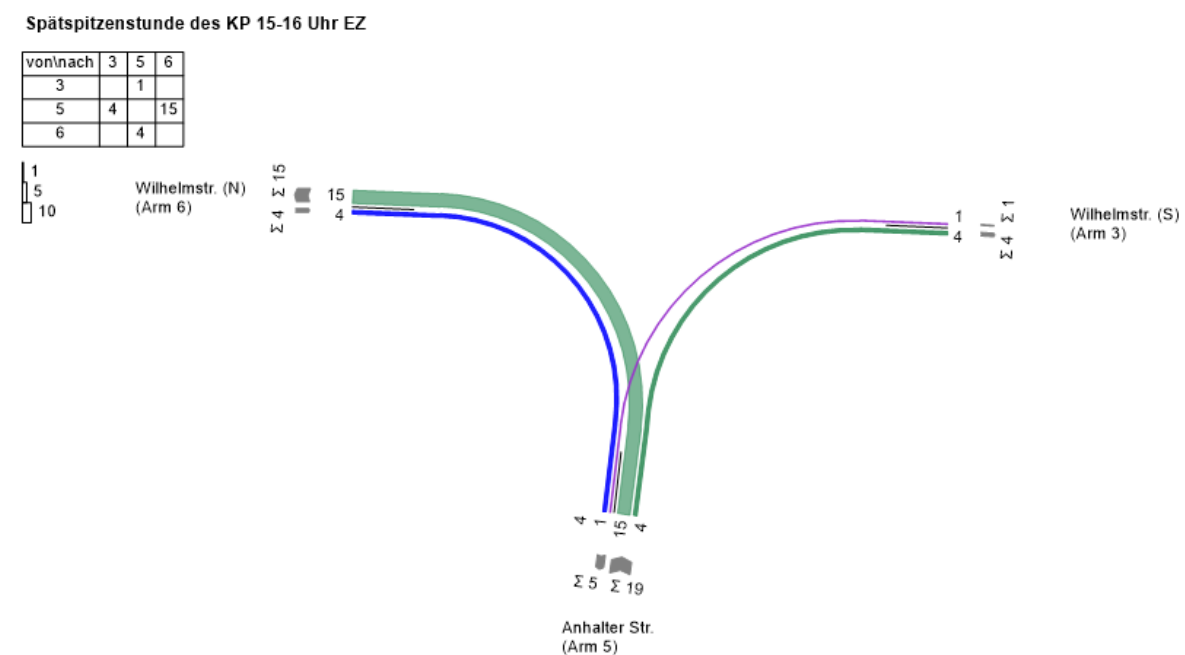


Abbildung 63: Zusätzliches Verkehrsaufkommen am KP Anhalter Str./Wilhelmstraße – Nachmittags-
 spitzenstunde 15-16 Uhr (Quelle: Lisa)



Das zusätzliche Verkehrsaufkommen (Neubau) in den Spitzenstunden zusammen mit den Spitzenstundenbelastungen an den Knotenpunkten und in der Anhalter Straße selbst stellen die Belastungsgrundlage für die Berechnung der Leistungsfähigkeit der beiden betrachteten Knotenpunkte sowie der Anbindung des Planungsgebiets an das öffentliche Straßennetz dar. Die Ergebnisse der Berechnungen werden in den folgenden Kapiteln dargestellt.

5.3 Qualität des Verkehrsablaufs an den Knotenpunkten Anhalter Straße/Wilhelmstraße und Stresemannstraße/ Schöneberger Straße/Anhalter Straße

5.3.1 Spitzenstunden am Vormittag

Im Bestand wird an beiden Knotenpunkten während der beiden Spitzenstunden am Vormittag die **Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV) A und B** erreicht. Die maximale mittlere Wartezeit der Verkehrsströme mit der QSV B beträgt 34 Sekunden. Der Verkehr kann während der beiden Spitzenstunden, zwischen 7-8 Uhr und 9-10 Uhr leistungsfähig abgewickelt werden (siehe Tabelle 9). Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich zwar bemerkbar, bewirkt aber eine nur geringe Beeinträchtigung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

QSV	Anhalter Straße/ Wilhelmstraße	Stresemannstraße/ Schöneberger Straße/ Anhalter Straße
Frühspitzenstunde 7 – 8 Uhr	B	B
Frühspitzenstunde 8 – 9 Uhr	B	B
Vormittagsspitzenstunde 9 – 10 Uhr	B	B

Tabelle 9: QSV - Bestand

Im „IST“-Planfall wird an beiden Knotenpunkten, sowohl während der Frühspitzenstunde des Senats (7-8 Uhr) und der Frühspitzenstunde (8-9 Uhr) als auch während der Vormittagsspitzenstunde (9-10 Uhr) die **Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs**



(QSV) A und B erreicht. Die maximale mittlere Wartezeit beträgt dabei, wie im Bestand, 34 Sekunden. Der Verkehr kann während der Spitzenstunden auch mit dem Zusatzverkehr weiterhin leistungsfähig abgewickelt werden. Die verkehrlichen Auswirkungen durch das geplante Vorhaben haben in den betrachteten Vormittagsspitzenstunden keine Auswirkung bezüglich der Leistungsfähigkeit an den Knotenpunkten (siehe Tabelle 10).

QSV	Anhalter Straße/ Wilhelmstraße	Stresemannstraße/ Schöneberger Straße/ Anhalter Straße
Frühspitzenstunde 7 – 8 Uhr	B	B
Frühspitzenstunde 8 – 9 Uhr	B	B
Vormittagsspitzenstunde 9 – 10 Uhr	B	B

Tabelle 10: QSV - „IST“-Planfall

5.3.2 Spitzenstunden am Nachmittag

Im Bestand wird die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV) während der beiden Spitzenstunden am Nachmittag an dem Knotenpunkt Anhalter Straße/Wilhelmstraße weiterhin **A und B** erreicht. Die maximale mittlere Wartezeit der Verkehrsströme mit der QSV B beträgt dabei 30 Sekunden. Der Verkehr an diesem Knotenpunkt kann während der beiden Spitzenstunden, zwischen 15-16 Uhr und 16-17 Uhr leistungsfähig abgewickelt werden. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

An dem Knotenpunkt Stresemannstraße/Anhalter Straße/Schöneberger Straße wird hingegen während der Spätspitzenstunde zw. 16-17 Uhr die **QSV C** (der Verkehrszustand ist stabil) und während der Nachmittagsspitzenstunde zw. 15-16 Uhr (die Stunde mit der höchsten Belastung am Nachmittag) sogar die **QSV D** erreicht (siehe Tabelle 11). Die Qualitätsstufe D wird in der Zufahrt Schöneberger Straße bei dem Geradeausstrom und dem Rechtsabbieger aufgrund einer hohen Verkehrsbelastung von knapp 500 Kfz/h erreicht. Die mittlere Wartezeit beträgt dabei fast 70 Sekunden. Der Auslastungsgrad liegt bei fast 90 %. Der Verkehrsablauf ist gekennzeichnet



durch hohe Belastungen, die zu deutlichen Beeinträchtigungen in der Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer führen. Interaktionen zwischen ihnen finden nahezu ständig statt. Der Verkehrszustand ist aber noch stabil.

QSV	Anhalter Straße/ Wilhelmstraße	Stresemannstraße/ Schöneberger Straße/ Anhalter Straße
Spätspitzenstunde 16 – 17 Uhr	B	C
Nachmittagsspitzenstunde 15 – 16 Uhr	B	D

Tabelle 11: QSV - Bestand

Im „IST“-Planfall wird am Knotenpunkt Anhalter Straße/Wilhelmstraße während der beiden Spitzenstunden am Nachmittag weiterhin die **QSV A und B** erreicht. Die mittlere Wartezeit der Verkehrsströme schwankt zwischen 16 - 30 Sekunden. Der Verkehr kann während der beiden Spitzenstunden am Nachmittag, zwischen 15-16 Uhr und 16-17 Uhr leistungsfähig abgewickelt werden (siehe Tabelle 12).

Am Knotenpunkt Stresemannstraße/Anhalter Straße/Schöneberger Straße wird so, wie im Bestand, in dem Zeitraum zwischen 16-17 Uhr die **QSV C** und zwischen 15-16 Uhr sogar die **QSV D** erreicht. Die Qualitätsstufe D wird durch hohe Belastungen sowohl in der Zufahrt Schöneberger Straße (Geradeausstrom und Rechtsabbieger) als auch in der Zufahrt der Anhalter Straße (Geradeausstrom und Linksabbieger) erreicht. Die mittlere Wartezeit beträgt dabei max. 70 Sekunden. Der Auslastungsgrad liegt bei fast 90 % (Schöneberger Straße). Die Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer wird deutlich beeinträchtigt. Interaktionen zwischen ihnen finden nahezu ständig statt. Der Verkehrszustand ist aber noch stabil.

QSV	Anhalter Straße/ Wilhelmstraße	Stresemannstraße/ Schöneberger Straße/ Anhalter Straße
Spätspitzenstunde 16 – 17 Uhr	B	C
Nachmittagsspitzenstunde 15 – 16 Uhr	B	D

Tabelle 12: QSV - „IST“-Planfall



In Anlage 3.1 befinden sich die Unterlagen der Leistungsfähigkeitsuntersuchung an den Knotenpunkten.

5.4 Qualität des Verkehrsablaufs an der maßgebenden Anbindung an das öffentliche Straßennetz

5.4.1 Spitzenstunden am Vormittag und Nachmittag

Im „IST“-Planfall wird an der maßgebenden Anbindung des EZ-Campus über die Anhalter Straße während der Frühspitzenstunden (7-8 Uhr, 8-9 Uhr, 9-10 Uhr) die **QSV A** erreicht. Die maximale mittlere Wartezeit beträgt dabei 9 Sekunden. Der Verkehr vom/zum EZ-Campus kann am Vormittag leistungsfähig abgewickelt werden. Am Nachmittag wird in der Zufahrt zum EC-Campus eine **Qualitätsstufe B** verzeichnet. Dabei handelt es sich um den Linksabbieger, welcher beim Rausfahren die beiden Fahrtrichtungen auf der Anhalter Straße beachten muss. Seine mittlere Wartezeit beträgt dabei rund 12 Sekunden (siehe Tabelle 13).



QSV	Einmündung EC-Campus/ Anhalter Straße
Frühspitzenstunde 7 – 8 Uhr	A
Frühspitzenstunde 8 – 9 Uhr	A
Spätspitzenstunde 16 – 17 Uhr	B
Vormittagsspitzenstunde 9 – 10 Uhr	A
Nachmittagsspitzenstunde 15 – 16 Uhr	B

Tabelle 13: QSV - „IST“-Planfall

In Anlage 3.2 befinden sich die Unterlagen der Leistungsfähigkeitsuntersuchung an der maßgebenden Anbindung an das öffentliche Straßennetz.

Wird die Zunahme des Verkehrsaufkommens auf der Anhalter Straße von 90 % in der Prognose 2030 bei der Leistungsfähigkeitsuntersuchung berücksichtigt, so wird in den Vormittagsspitzenstunden die QSV B und in den Nachmittagsspitzenstunden die QSV C erreicht.

QSV	Einmündung EC-Campus/ Anhalter Straße
Frühspitzenstunde 7 – 8 Uhr	B
Frühspitzenstunde 8 – 9 Uhr	B
Spätspitzenstunde 16 – 17 Uhr	C
Vormittagsspitzenstunde 9 – 10 Uhr	B
Nachmittagsspitzenstunde 15 – 16 Uhr	C

Tabelle 14: QSV - Prognose-Planfall



Die Bewegungsfreiheit ist zwar spürbar eingeschränkt, der Verkehrszustand an der Einmündung ist aber weiterhin stabil. Demzufolge ist der Verkehrsablauf an der Einfahrt Anhalter Straße auch in dem Prognose-Planfall bei einer Verdopplung des Verkehrsaufkommens der Anhalter Straße sichergestellt.



6 Fazit

Das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) plant die Reorganisation seines Berliner Dienstsitzes am Standort Stresemannstraße/Anhalter Straße im Berliner Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg. Das dort derzeit genutzte Europahaus muss aufgrund einer notwendigen Kernsanierung leer gezogen werden. Gleichzeitig soll der aktuell auf drei Liegenschaften verteilte Dienstbetrieb des BMZ in einer Liegenschaft zusammengeführt werden. Dazu wird auf dem Nachbargrundstück des Europahauses, auf der derzeit als Parkplatz genutzten Fläche, ein Neubau von zwei Gebäuden (EZ-Campus) für ca. 1.000 Arbeitsplätze geplant. Es soll ein „Campus für Entwicklungszusammenarbeit (EZ-Campus)“ entstehen, der sich wesentlich durch einen klimaneutralen Neubau inkl. zusätzlicher Büroflächen und Konferenzräume sowie eines Besucher- und Informationszentrums auszeichnet.

Für die Abwägung der Belange des Verkehrs im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt, um die verkehrliche Wirkung infolge der Entwicklung bzw. Nutzung der Flächen innerhalb des Bebauungsplangebiets abzuschätzen.

Die Bestandsanalyse (Kapitel 2.2) der verkehrlichen Anbindung zeigt, dass der künftige EZ-Campus sehr gut mit dem Umweltverbund, insbesondere mit dem ÖPNV und dem Radverkehr, erreichbar ist. Zudem soll bis 2035 eine neue Straßenbahnverbindung, vom Potsdamer Platz über die Stresemannstraße bis nach Berlin-Schöne-weide, gebaut werden, was zur weiteren Steigerung der Attraktivität des ÖPNV führen kann. Für die Ist-Situation (Kapitel 2.3) wurde am 21.11.2023 eine Verkehrszählung an zwei benachbarten Knotenpunkten Stresemannstraße/Anhalter Straße/Schöneberger Straße und Anhalter Str./Wilhelmstraße durchgeführt, welche als Grundlage für die Ermittlung des aktuellen Verkehrsaufkommens sowie für die spätere Berechnung der Leistungsfähigkeiten der Knotenpunkte verwendet wurde.

Die Berechnung der zusätzlich durch das Bauvorhaben erzeugten Fahrten (Kapitel 3) erfolgte auf der Grundlage konkreter Kennzahlen und Informationen zum Bauvorhaben, Schlüsselgrößen wie z. B. Anzahl der Beschäftigten. Es wird von einem Modal Split von 14 % MIV, 32 % Rad und 36 % ÖPNV ausgegangen. Die Verkehrsaufkom-



mensberechnung kommt zu dem Ergebnis, dass durch das Bauvorhaben ca. 544 zusätzliche Kfz-Fahrten im Tagesverlauf entstehen. Da sich das Bauvorhaben in der Nähe von zwei Knotenpunkten befindet, verteilt sich der induzierte Verkehr auf zwei Knotenpunkte, Stresemannstraße/Anhalter Str. und Anhalter Str./Wilhelmstraße. Die durchgeführte Untersuchung lässt außerdem darauf schließen, dass es realistisch ist, dass an dem gewählten Standort mindestens 82 % der Wege mit dem Umweltverbund zurückgelegt werden können.

Im Rahmen der Untersuchung wurde außerdem der Nachweis gemäß der AV Stellplätze¹⁷ der erforderlichen barrierefreien Stellplätze sowie Stellplätze für Fahrräder durchgeführt. Die geplanten barrierefreien Pkw-Stellplätze (48 Stück) sowie Abstellplätze für die Fahrräder (284 Stück) sind gemäß AV Stellplätze ausreichend.

Als Grundlage für die zukünftige Situation (Prognose 2030) wurde die von der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (Abteilung IV, Mobilität) zur Verfügung gestellte objektkonkrete Verkehrsprognose „Straßenbahnneubau-strecke Alexanderplatz-Kulturforum“ und die Ziel- und Quellverkehre der zwei weiteren B-Pläne (Erweiterungsbau des Bundesministeriums für Finanzen (Postblock) und das Exil-Museum) herangezogen (Kapitel 4). Diese Prognose zeigt eine ungleichmäßige Zunahme des Verkehrs auf den untersuchten Straßenabschnitten. Während in der Anhalter Straße das Verkehrsaufkommen um ca. 90 % steigt, wird für die Wilhelmstraße in der Prognose eine Zunahme zw. 7 % und 13 % prognostiziert.

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurde das Verkehrsaufkommen für vier unterschiedliche Fälle ermittelt:

- **Bestand** (IST ohne Vorhaben/B-Plan)
- **„IST“-Planfall** (IST zzgl. Vorhaben/ B-Plan)
- **Prognose-Nullfall** (Prognose ohne Vorhaben/B-Plan) und
- **Prognose-Planfall** (Prognose mit Vorhaben/B-Plan)

¹⁷ „Die Ausführungsvorschriften zu § 49 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder“ der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen



um für die Beurteilung der Wirkung des Vorhabens den „maßgebenden Fall“, den Fall, in dem das Verkehrsaufkommen die wahrscheinlich größte Belastung annimmt, zu ermitteln. Als maßgebender Betrachtungsfall wurde aufgrund der höchsten Gesamtbelastung der **Prognose-Planfall** definiert.

Aufgrund neuer Erkenntnisse zu den Prognosedaten 2030¹⁸ wird die ursprünglich geplante Maßnahme „Straßenbahnneubaustrecke Alexanderplatz–Kulturforum“ bis 2030 nicht weiterverfolgt. Damit verlieren die bislang auf Grundlage der entsprechenden objektbezogenen Verkehrsprognose angenommenen Prognosewerte ihre Gültigkeit. Laut SenMVKU weist die Verkehrsprognose 2030 des Landes Berlin für das betrachtete Gebiet zudem keine signifikanten Zunahmen gegenüber den Verkehrsmengenkarten der Jahre 2019/2023 auf. Sie ist daher für die vorliegende Untersuchung nicht mehr maßgeblich. Die relevante Verkehrsbelastung ergab sich somit aus den aktuellen Bestandsdaten, ergänzt um die durch den Bebauungsplan bedingten Entwicklungen („IST“-Planfall).

Dementsprechend wurde im Rahmen dieser Untersuchung nur der **Bestand** und der „**IST“-Planfall** hinsichtlich der Leistungsfähigkeit untersucht.

Die Berechnung der Leistungsfähigkeit (Kapitel 5) hat sowohl im Bestand als auch im „IST“-Planfall die Qualitätsstufe A und B und somit eine stabile Abwicklung der Verkehrsabläufe ergeben. Nur an dem Knotenpunkt Stresemannstraße/Anhalter Straße/Schöneberger Straße konnte in den Nachmittagsspitzenstunden eine Qualitätsstufe D aufgrund von hoher Belastung verzeichnet werden. Die Qualitätsstufe D liegt noch im Toleranzbereich und führt nicht zu Einschränkungen im Verkehrsablauf. Wird das Berechnungsergebnis des Betrachtungsfalls „Bestand“ mit dem des „IST“-Planfalls verglichen, so führt das zusätzlich erzeugte Verkehrsaufkommen vom geplanten EZ-Campus zu keiner bedeutenden Erhöhung der Verkehrsbelastung und somit zu keiner negativen Beeinflussung der Verkehrsqualität des Verkehrsflusses an den Knotenpunkten und an der neuen Ausfahrt an der Anhalter Straße. Somit ist kein Anpassungsbedarf an den beiden stationären LSA vorhanden. Darüber hinaus

¹⁸ Mitteilung Anfang 2025 von der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU)



stehen ausreichende Kapazitätsreserven zur Verfügung, sodass auch das prognostizierte zusätzliche Verkehrsaufkommen aus den beiden Bebauungsplänen problemlos aufgenommen und abgewickelt werden kann.

Der Verkehrsablauf an der Einfahrt Anhalter Straße ist sowohl im „IST-Planfall als auch in der Prognose-Planfall sichergestellt. Wie sich tatsächlich die Leistungsfähigkeiten der Knotenpunkte und der maßgebenden Anbindung des Planungsgebietes an das Straßennetz in der Prognose 2030 durch die unterschiedliche Zunahme des Verkehrsaufkommens verändern, ist zu untersuchen, sobald detaillierte Informationen zum Prognosehorizont 2030 vorliegen. Da die dem Verkehrskonzept zugrunde liegende Prognose für 2030 von einer 90 %-er Erhöhung des Verkehrs in der Anhalter Straße sowie von einer 70 %-er Zunahme des Verkehrs in der Schöneberger Straße ausgeht, wird vermutet, dass alleine die hohe prognostizierte Kfz-Belastung in der Prognose 2030 dazu führen wird, dass der Knotenpunkt Stresemannstraße/ Anhalter Straße/ Schöneberger Straße, welcher schon heute in den Nachmittagsspitzenstunden eine QSV D aufweist, dann nicht mehr leistungsfähig sein wird und angepasst werden muss. Der Zusatzverkehr des geplanten Bauvorhabens ist dabei so gering, dass, so wie im Bestand, in der Prognose keine Verschlechterung der Qualität des Verkehrsablaufes an den Knotenpunkten zu erwarten ist.

Zusammenfassend zeigt die vorliegende Verkehrsuntersuchung, dass durch das vorhabeninduzierte Kfz-Verkehrsaufkommen keine wesentlichen Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufes an den umliegenden Knotenpunkten zu erwarten sind. Eine Realisierung des Vorhabens ist somit aus verkehrlicher Sicht möglich.



7 Anlagen

Anlage 1.1: Knotenstromzählung am KP Anhalter Straße/Wilhelmstraße

(21.11.2023)

Anlage 1.2: Knotenstromzählung am KP Stresemannstraße/ Anhalter Straße/ Schöneberger Straße (21.11.2023)

Anlage 2.1: Verkehrsaufkommensberechnung für den Kfz-Verkehr (Büronutzung)

Anlage 2.1a: Verkehrsaufkommensberechnung für den Radverkehr (Büronutzung)

Anlage 2.2: Verkehrsaufkommensberechnung für den Kfz-Verkehr (Kantine)

Anlage 2.2a: Verkehrsaufkommensberechnung für den Radverkehr (Kantine)

Anlage 2.3: Tageszeitliche Verteilung des Kfz-Verkehrs (Besucherzentrum)

Anlage 2.3a: Tageszeitliche Verteilung des Radverkehrs (Besucherzentrum)

Anlage 2.4: Tageszeitliche Verteilung des Kfz-Verkehrs (Konferenzräume)

Anlage 2.4a: Tageszeitliche Verteilung des Radverkehrs (Konferenzräume)

Anlage 3.1: Leistungsfähigkeitsuntersuchung an den Knotenpunkten

Anlage 3.2: Leistungsfähigkeitsuntersuchung an der maßgebenden Anbindung an das öffentliche Straßennetz



8 Literatur

Dr. Bosserhoff. (2023). Programm Ver_Bau: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung [Software].

Hoffman-Leichter Ingenieurgesellschaft: Verkehrstechnische Untersuchung zum Bebauungsplanverfahren "Exil-Museum" in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg

planzeit-beuster GmbH: Verkehrstechnische Voruntersuchung zur Bewertung der Rückstaulängen zweier Knotenpunkte; Erweiterungsbau des Bundesministeriums für Finanzen

LK Argus GmbH: Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung im Ortsteil Kreuzberg (Juli 2020)

HBS. (2015). Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen: HBS 2015. (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Hrsg.; Ausg. 2015). FGSV-Verl.

OpenStreetMap. (2023). Karte von OpenStreetMap. <https://www.openstreetmap.org/>

Tabellenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ in Berlin (Friedrichshain-Kreuzberg)

AV Stellplätze - „Ausführungsvorschriften zu § 49 Absatz 1 und 2 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende sowie für Abstellplätze für Fahrräder“ der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen



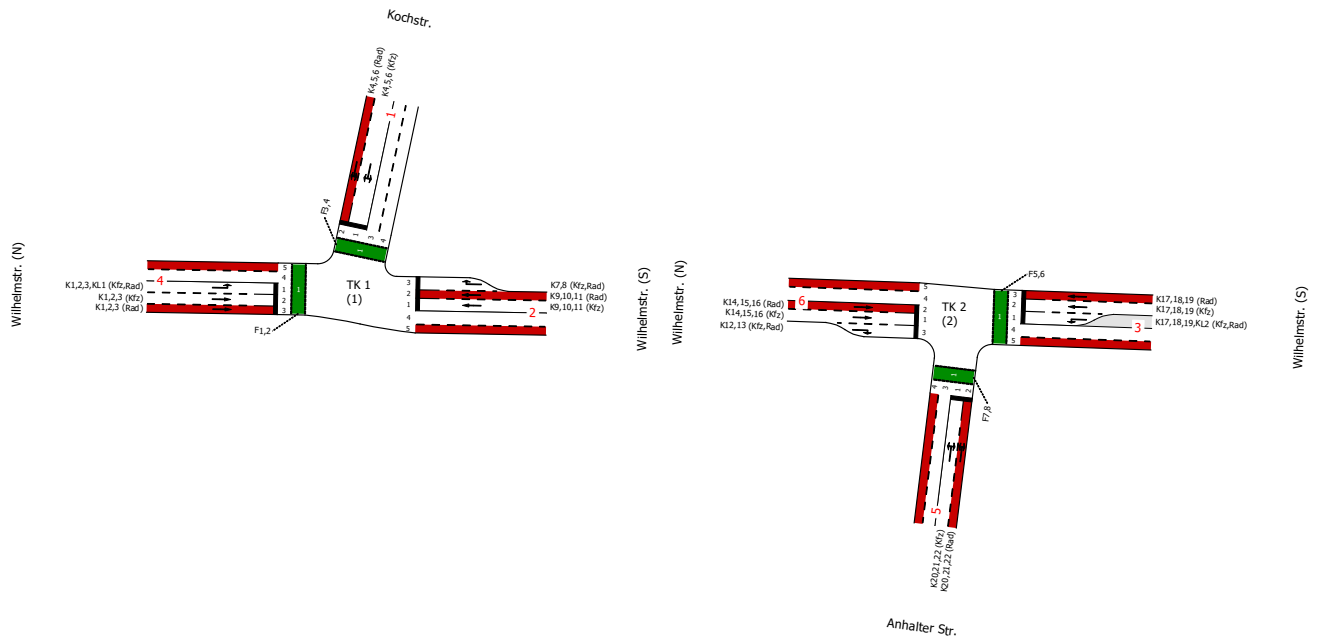
**Verkehrsgutachten zum
Bebauungsplanverfahren 2-64 im Bezirk
Friedrichshain-Kreuzberg
von Berlin
– Ergebnisbericht –**

Projekt-Nr.: 55 23 05

Anlage 1.1

**Knotenstromzählung November 2023
KP Anhalter Straße/Wilhelmstraße**

Wilhelmstr. / Kochstr. - Anhalter Str.



Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	Wilhelmstr. / Kochstr. - Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	02.07.2024
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Tagesbelastung Kfz/24h



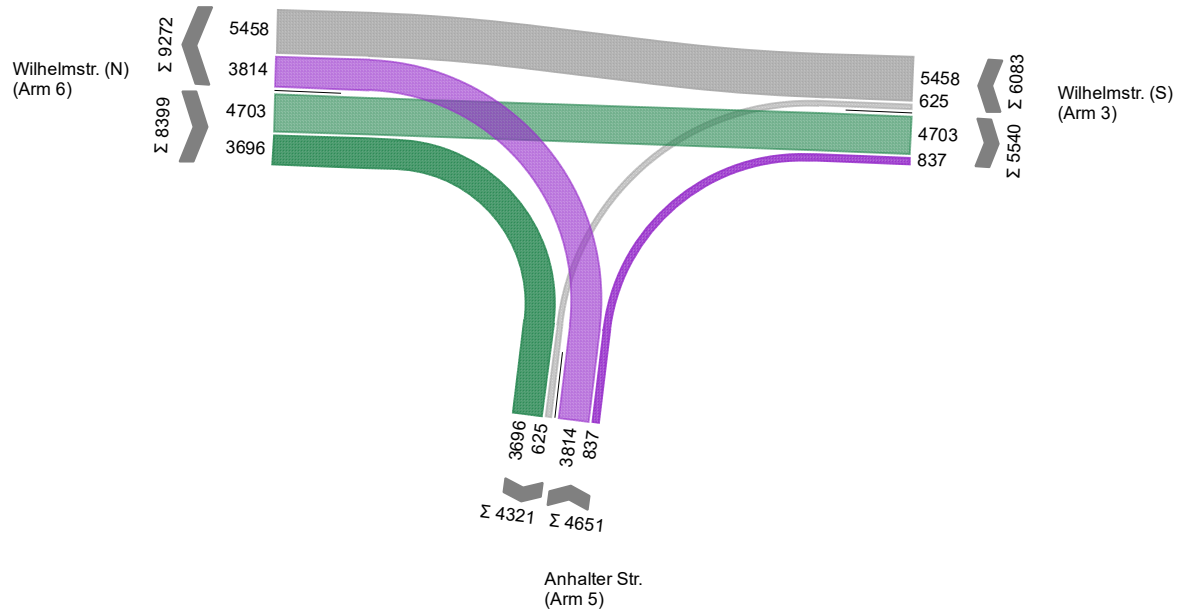
stadtraum

LISA

Kfz/24h

Zählung 21.11.2023
 Summe Auf Basis eines Zeitintervalls 21.11.2023 00:00 - 22.11.2023 00:00
 19133 Pkw + Krad + Lieferfgz + Lkw + Lastzug + Bus

von/nach	3	5	6	Arm	Fußg.	Rad
3		625	5458	3		
5	837		3814	5		
6	4703	3696		6		



Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	Wilhelmstr. / Kochstr. - Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	02.07.2024
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Belastung Tagesbelastung Kfz/24h



stadtraum

LISA

Tagesbelastung Kfz/24h

Fz	Nach Arm					
	1	2	4	3	5	6
Von Arm	1	0	0			
	2	0	0			
	4	0	0			
	3				625	5458
	5				837	3814
	6				4703	3696

Fuß-/Radf.-Belastungen

Arm	Fußgänger	Rad
1	0	
2		
4	0	
3	0	
5	0	
6		

Arm 3 nach 5 (links)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	547	87,52
Krad	5	0,80
Rad	0	0,00
Lieferfzg	59	9,44
Lkw	12	1,92
Lastzug	1	0,16
Tram	0	0,00
Bus	1	0,16
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	625	100 %
SV-Anteil	14	2,24

Arm 3 nach 6 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %	Fahrstreifen 3 (Rad)		Fahrstreifen 2	
			Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %
Pkw	4643	85,07	0	0,00	4643	100,00
Krad	82	1,50	0	0,00	82	100,00
Rad	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Lieferfzg	513	9,40	0	0,00	513	100,00
Lkw	165	3,02	0	0,00	165	100,00
Lastzug	38	0,70	0	0,00	38	100,00
Tram	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Bus	17	0,31	0	0,00	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Gesamt	5458	100 %	Schwerverkehr		Schwerverkehr	
SV-Anteil	220	4,03	0	0,00	203	92,27

Arm 5 nach 3 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %	Fahrstreifen 2 (Rad)		Fahrstreifen 1	
			Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %
Pkw	733	87,57	0	0,00	733	100,00
Krad	4	0,48	0	0,00	4	100,00
Rad	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Lieferfzg	67	8,00	0	0,00	67	100,00
Lkw	27	3,23	0	0,00	27	100,00
Lastzug	4	0,48	0	0,00	4	100,00
Tram	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Bus	2	0,24	0	0,00	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Gesamt	837	100 %	Schwerverkehr		Schwerverkehr	
SV-Anteil	33	3,94	0	0,00	31	93,94

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	Wilhelmstr. / Kochstr. - Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	02.07.2024
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Arm 5 nach 6 (links)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %	Fahrstreifen 2 (Rad)		Fahrstreifen 1	
			Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %
Pkw	3108	81,49	0	0,00	3108	100,00
Krad	65	1,70	0	0,00	65	100,00
Rad	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Lieferfzg	346	9,07	0	0,00	346	100,00
Lkw	79	2,07	0	0,00	79	100,00
Lastzug	20	0,52	0	0,00	20	100,00
Tram	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Bus	196	5,14	0	0,00	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Gesamt	3814	100 %	Schwerverkehr		Schwerverkehr	
SV-Anteil	295	7,73	0	0,00	99	33,56

Arm 6 nach 3 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %	Fahrstreifen 1		Fahrstreifen 2 (Rad)	
			Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %
Pkw	4046	86,03	4046	100,00	0	0,00
Krad	49	1,04	49	100,00	0	0,00
Rad	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Lieferfzg	405	8,61	405	100,00	0	0,00
Lkw	154	3,27	154	100,00	0	0,00
Lastzug	28	0,60	28	100,00	0	0,00
Tram	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Bus	21	0,45	0	0,00	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Gesamt	4703	100 %	Schwerverkehr		Schwerverkehr	
SV-Anteil	203	4,32	182	89,66	0	0,00

Arm 6 nach 5 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	2996	81,06
Krad	79	2,14
Rad	0	0,00
Lieferfzg	322	8,71
Lkw	81	2,19
Lastzug	22	0,60
Tram	0	0,00
Bus	196	5,30
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	3696	100 %
SV-Anteil	299	8,09

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	Wilhelmstr. / Kochstr. - Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	02.07.2024
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	



**Verkehrsgutachten zum
Bebauungsplanverfahren 2-64 im Bezirk
Friedrichshain-Kreuzberg
von Berlin
– Ergebnisbericht –**

Projekt-Nr.: 55 23 05

Anlage 1.2

**Knotenstromzählung November 2023
KP Stresemannstraße/ Anhalter
Straße/ Schöneberger Straße**

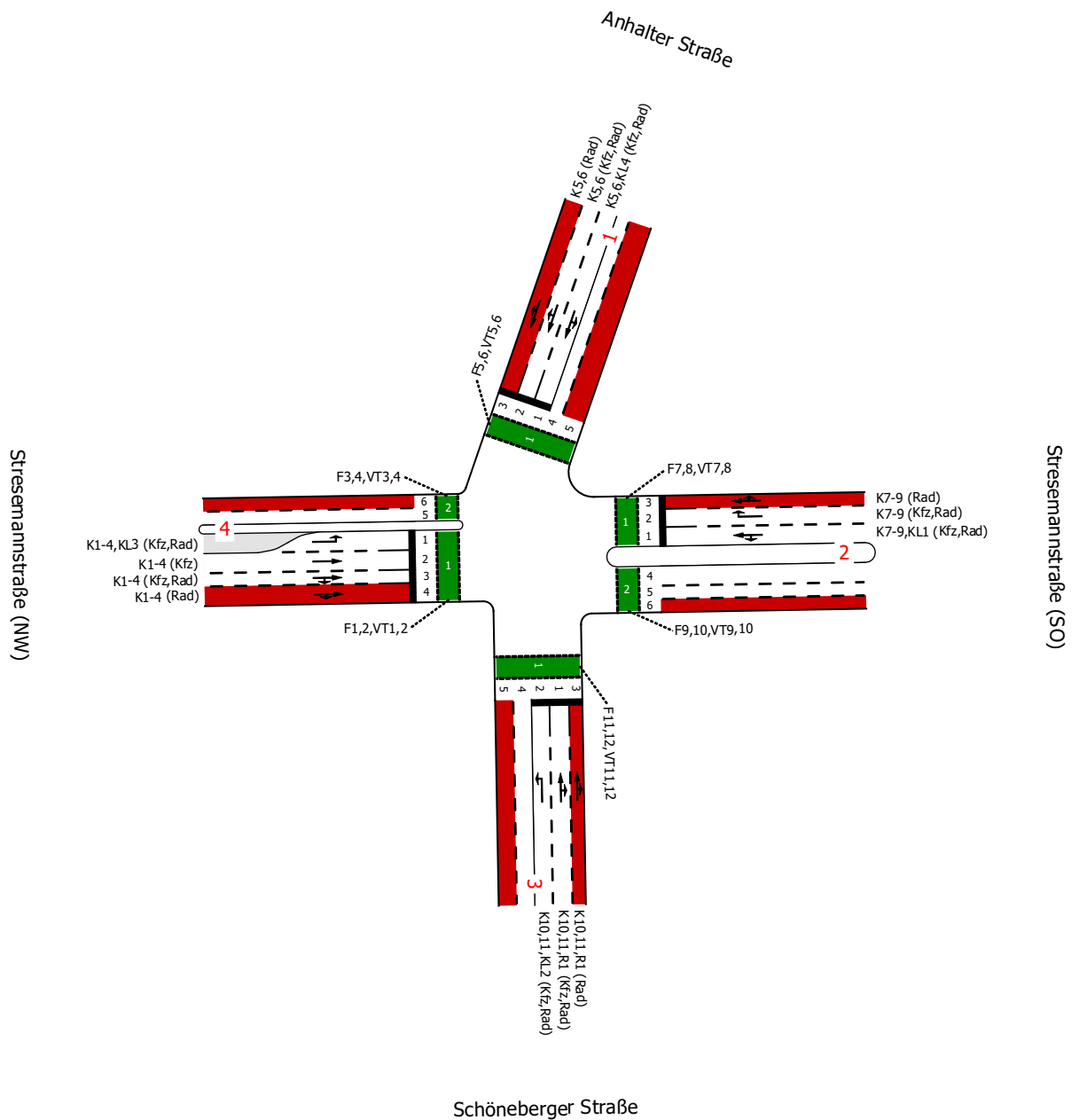
Knotenpunktzählung am 21.11.23



stadtraum

LISA

LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße



Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	02.07.2024
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Strombelastungsplan Kfz/24h



stadtraum

LISA

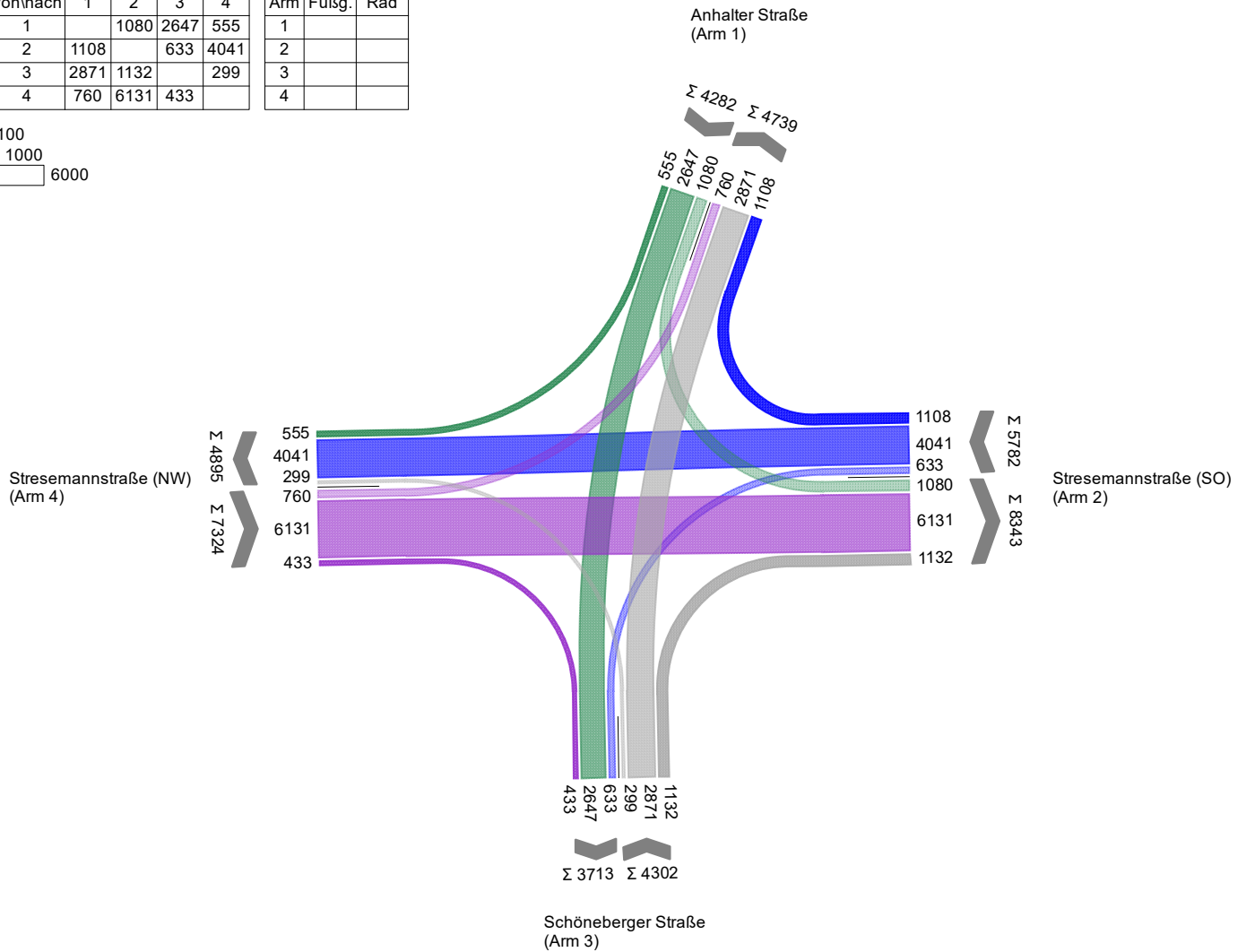
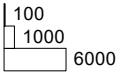
Tagesbelastung_Kfz/24h

Zählung 21.11.2023

Summe Auf Basis eines Zeitintervalls 21.11.2023 00:00 - 22.11.2023 00:00

21690 Pkw + Krad + Lieferfg + Lkw + Lastzug + Bus

von/nach	1	2	3	4	Arm	Fußg.	Rad
1		1080	2647	555	1		
2	1108		633	4041	2		
3	2871	1132		299	3		
4	760	6131	433		4		



Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	02.07.2024
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Belastung Kfz/24h



stadtraum

LISA

Tagesbelastung_Kfz/24h

Fz	Nach Arm			
	1	2	3	4
Von Arm	1	1080	2647	555
	2	1108	633	4041
	3	2871	1132	299
	4	760	6131	433

Fuß-/Radf.-Belastungen

Arm	Fußgänger	Rad
1	0	
2	0	
3	0	
4	0	

Arm 1 nach 2 (links)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	922	85,37
Krad	24	2,22
Rad	0	0,00
Lieferfzg	92	8,52
Lkw	39	3,61
Lastzug	2	0,19
Tram	0	0,00
Bus	1	0,09
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	1080	100 %
SV-Anteil	42	3,89

Arm 1 nach 3 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %	Fahrstreifen 3 (Rad)		Fahrstreifen 2		Fahrstreifen 1	
			Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %
Pkw	2113	79,83	0	0,00	1057	50,02	1056	49,98
Krad	29	1,10	0	0,00	15	51,72	14	48,28
Rad	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Lieferfzg	248	9,37	0	0,00	124	50,00	124	50,00
Lkw	45	1,70	0	0,00	23	51,11	22	48,89
Lastzug	15	0,57	0	0,00	8	53,33	7	46,67
Tram	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Bus	197	7,44	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Gesamt	2647	100 %	Schwerverkehr		Schwerverkehr		Schwerverkehr	
SV-Anteil	257	9,71	0	0,00	31	12,06	29	11,28

Arm 1 nach 4 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %	Fahrstreifen 3 (Rad)		Fahrstreifen 2	
			Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %
Pkw	480	86,49	0	0,00	480	100,00
Krad	5	0,90	0	0,00	5	100,00
Rad	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Lieferfzg	52	9,37	0	0,00	52	100,00
Lkw	12	2,16	0	0,00	12	100,00
Lastzug	2	0,36	0	0,00	2	100,00
Tram	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Bus	4	0,72	0	0,00	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Gesamt	555	100 %	Schwerverkehr		Schwerverkehr	
SV-Anteil	18	3,24	0	0,00	14	77,78

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	02.07.2024
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Arm 2 nach 1 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %	Fahrstreifen 3 (Rad)		Fahrstreifen 2	
			Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %
Pkw	924	83,39	0	0,00	924	100,00
Krad	19	1,71	0	0,00	19	100,00
Rad	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Lieferfzg	110	9,93	0	0,00	110	100,00
Lkw	50	4,51	0	0,00	50	100,00
Lastzug	3	0,27	0	0,00	3	100,00
Tram	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Bus	2	0,18	0	0,00	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Gesamt	1108	100 %	Schwerverkehr		Schwerverkehr	
SV-Anteil	55	4,96	0	0,00	53	96,36

Arm 2 nach 3 (links)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	539	85,15
Krad	3	0,47
Rad	0	0,00
Lieferfzg	71	11,22
Lkw	17	2,69
Lastzug	3	0,47
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	633	100 %
SV-Anteil	20	3,16

Arm 2 nach 4 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %	Fahrstreifen 3 (Rad)		Fahrstreifen 1	
			Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %
Pkw	3451	85,40	0	0,00	3451	100,00
Krad	92	2,28	0	0,00	92	100,00
Rad	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Lieferfzg	282	6,98	0	0,00	282	100,00
Lkw	82	2,03	0	0,00	82	100,00
Lastzug	5	0,12	0	0,00	5	100,00
Tram	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Bus	129	3,19	0	0,00	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Gesamt	4041	100 %	Schwerverkehr		Schwerverkehr	
SV-Anteil	216	5,35	0	0,00	87	40,28

Arm 3 nach 1 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %	Fahrstreifen 3 (Rad)		Fahrstreifen 1	
			Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %
Pkw	2375	82,72	0	0,00	2375	100,00
Krad	25	0,87	0	0,00	25	100,00
Rad	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Lieferfzg	221	7,70	0	0,00	221	100,00
Lkw	49	1,71	0	0,00	49	100,00
Lastzug	6	0,21	0	0,00	6	100,00
Tram	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Bus	195	6,79	0	0,00	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Gesamt	2871	100 %	Schwerverkehr		Schwerverkehr	
SV-Anteil	250	8,71	0	0,00	55	22,00

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	02.07.2024
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Arm 3 nach 2 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %	Fahrstreifen 3 (Rad)		Fahrstreifen 1	
			Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %
Pkw	1025	90,55	0	0,00	1025	100,00
Krad	5	0,44	0	0,00	5	100,00
Rad	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Lieferfzg	85	7,51	0	0,00	85	100,00
Lkw	16	1,41	0	0,00	16	100,00
Lastzug	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Tram	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Bus	1	0,09	0	0,00	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Gesamt	1132	100 %	Schwerverkehr		Schwerverkehr	
SV-Anteil	17	1,50	0	0,00	16	94,12

Arm 3 nach 4 (links)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	259	86,62
Krad	2	0,67
Rad	0	0,00
Lieferfzg	24	8,03
Lkw	10	3,34
Lastzug	1	0,33
Tram	0	0,00
Bus	3	1,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	299	100 %
SV-Anteil	14	4,68

Arm 4 nach 1 (links)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	665	87,50
Krad	7	0,92
Rad	0	0,00
Lieferfzg	60	7,89
Lkw	25	3,29
Lastzug	1	0,13
Tram	0	0,00
Bus	2	0,26
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	760	100 %
SV-Anteil	28	3,68

Arm 4 nach 2 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %	Fahrstreifen 4 (Rad)		Fahrstreifen 3		Fahrstreifen 2	
			Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %
Pkw	5270	85,96	0	0,00	2635	50,00	2635	50,00
Krad	83	1,35	0	0,00	42	50,60	41	49,40
Rad	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Lieferfzg	521	8,50	0	0,00	261	50,10	260	49,90
Lkw	106	1,73	0	0,00	53	50,00	53	50,00
Lastzug	19	0,31	0	0,00	10	52,63	9	47,37
Tram	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Bus	132	2,15	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Gesamt	6131	100 %	Schwerverkehr		Schwerverkehr		Schwerverkehr	
SV-Anteil	257	4,19	0	0,00	63	24,51	62	24,12

Arm 4 nach 3 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %	Fahrstreifen 4 (Rad)		Fahrstreifen 3	
			Anzahl	Anteil %	Anzahl	Anteil %
Pkw	375	86,61	0	0,00	375	100,00
Krad	4	0,92	0	0,00	4	100,00
Rad	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Lieferfzg	37	8,55	0	0,00	37	100,00
Lkw	13	3,00	0	0,00	13	100,00
Lastzug	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Tram	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Bus	4	0,92	0	0,00	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Gesamt	433	100 %	Schwerverkehr		Schwerverkehr	
SV-Anteil	17	3,93	0	0,00	13	76,47

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	02.07.2024
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	



**Verkehrsgutachten zum
Bebauungsplanverfahren 2-64 im Bezirk
Friedrichshain-Kreuzberg
von Berlin
– Ergebnisbericht –**

Projekt-Nr.: 55 23 05

Anlage 2.1

**Verkehrsaufkommensberechnung für
den Kfz-Verkehr (Büro)**

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

Stunde	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiet)						Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiet)						Gesamt-Verkehr Kfz	Stunde
	Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr			
	Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert			
	153		40		26		0		0		0			
Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw			
00-01	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	00-01
01-02	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	01-02
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	02-03
03-04	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	03-04
04-05	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	04-05
05-06	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	05-06
06-07	0,93	1	0,00	0	0,00	0		0		0		0	1	06-07
07-08	0,93	1	0,00	0	0,00	0		0		0		0	1	07-08
08-09	1,40	2	0,82	0	0,82	0		0		0		0	3	08-09
09-10	2,34	4	7,38	3	7,38	2		0		0		0	8	09-10
10-11	2,34	4	18,85	8	18,85	5		0		0		0	16	10-11
11-12	5,61	9	21,31	9	21,31	6		0		0		0	23	11-12
12-13	7,94	12	18,85	8	18,85	5		0		0		0	25	12-13
13-14	4,67	7	4,92	2	4,92	1		0		0		0	10	13-14
14-15	3,27	5	2,46	1	2,46	1		0		0		0	7	14-15
15-16	14,95	23	13,11	5	13,11	3		0		0		0	32	15-16
16-17	24,77	38	10,66	4	10,66	3		0		0		0	45	16-17
17-18	20,09	31	1,64	1	1,64	0		0		0		0	32	17-18
18-19	7,48	11	0,00	0	0,00	0		0		0		0	11	18-19
19-20	3,27	5	0,00	0	0,00	0		0		0		0	5	19-20
20-21	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	20-21
21-22	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	21-22
22-23	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	22-23
23-24	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	23-24
Summe	100,00	153	100,00	40	100,00	26	0,00	0	0,00	0	0,00	0	219	Summe
Komment.	EAR 1991						EAR 2005 GE/GI						45	Maximum

Maximum

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

<u>Bezugswert</u>	Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz
-------------------	--

Stunde	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiet)						Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiet)						Gesamt-Verkehr 219 Kfz	Stunde
	<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-Verkehr</u>		<u>Güter-Verkehr</u>		<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-Verkehr</u>		<u>Güter-Verkehr</u>			
	<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>			
	153		40		26		0		0		0			
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw		
00-01	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	00-01	
01-02	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	01-02	
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	02-03	
03-04	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	03-04	
04-05	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	04-05	
05-06	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	05-06	
06-07	11,68	18	0,00	0	0,00	0		0		0		0	06-07	
07-08	28,50	44	2,46	1	2,46	1		0		0		0	07-08	
08-09	31,78	49	6,56	3	6,56	2		0		0		0	08-09	
09-10	3,27	5	12,30	5	12,30	3		0		0		0	09-10	
10-11	3,27	5	18,85	8	18,85	5		0		0		0	10-11	
11-12	1,87	3	21,31	9	21,31	6		0		0		0	11-12	
12-13	5,61	9	10,66	4	10,66	3		0		0		0	12-13	
13-14	3,74	6	4,10	2	4,10	1		0		0		0	13-14	
14-15	2,80	4	9,84	4	9,84	3		0		0		0	14-15	
15-16	2,34	4	5,74	2	5,74	1		0		0		0	15-16	
16-17	4,21	6	7,38	3	7,38	2		0		0		0	16-17	
17-18	0,93	1	0,82	0	0,82	0		0		0		0	17-18	
18-19	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	18-19	
19-20	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	19-20	
20-21	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	20-21	
21-22	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	21-22	
22-23	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	22-23	
23-24	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	23-24	
Summe	100,00	153	100,00	40	100,00	26	0,00	0	0,00	0	0,00	0	219	Summe
Komment.	EAR 1991						EAR 2005 GE/GI						53	Maximum

Maximum

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Parkplatzbelegung je Stunde im Personenverkehr [Pkw]

Bezugswert: Mittelwerte des täglichen Quell-/Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Pkw

Stunde	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiet)												Kommentar	Stunde
	<u>Beschäftigten-V.</u>				<u>Kunden-V.</u>				<u>Pkw-Verkehr insgesamt</u>					
	<u>Bezugswert</u>				<u>Bezugswert</u>				<u>Bezugswert</u>					
	153				40				193					
ZV	QV	Belegung	max. h	ZV	QV	Belegung	max. h	ZV	QV	Belegung	max. h			
00-01	0	0	0		0	0	0		0	0	0			00-01
01-02	0	0	0		0	0	0		0	0	0			01-02
02-03	0	0	0		0	0	0		0	0	0			02-03
03-04	0	0	0		0	0	0		0	0	0			03-04
04-05	0	0	0		0	0	0		0	0	0			04-05
05-06	0	0	0		0	0	0		0	0	0			05-06
06-07	18	1	16		0	0	0		18	1	16			06-07
07-08	44	1	59		1	0	1		45	1	60			07-08
08-09	49	2	105		3	0	3		51	2	108			08-09
09-10	5	4	107		5	3	5 Maximum		10	7	112			09-10
10-11	5	4	108 Maximum		8	8	5 Maximum		13	11	113 Maximum			10-11
11-12	3	9	102		9	9	5 Maximum		11	17	107			11-12
12-13	9	12	99		4	8	2		13	20	101			12-13
13-14	6	7	97		2	2	2		7	9	99			13-14
14-15	4	5	97		4	1	5		8	6	101			14-15
15-16	4	23	77		2	5	2		6	28	79			15-16
16-17	6	38	46		3	4	0		9	42	46			16-17
17-18	1	31	16		0	1	0		2	31	16			17-18
18-19	0	11	5		0	0	0		0	11	5			18-19
19-20	0	5	0		0	0	0		0	5	0			19-20
20-21	0	0	0		0	0	0		0	0	0			20-21
21-22	0	0	0		0	0	0		0	0	0			21-22
22-23	0	0	0		0	0	0		0	0	0			22-23
23-24	0	0	0		0	0	0		0	0	0			23-24
Maximum			108				5				113			Maximum

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Parkplatzbelegung je Stunde im Personenverkehr [Pkw]

Bezugswert: Mittelwerte des täglichen Quell-/Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Pkw

Stunde	Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiet)												Kommentar	Stunde
	<u>Beschäftigten-V.</u>				<u>Kunden-V.</u>				<u>Pkw-Verkehr insgesamt</u>					
	<u>Bezugswert</u>				<u>Bezugswert</u>				0					
	ZV	QV	<u>Belegung</u>	max. h	ZV	QV	<u>Belegung</u>	max. h	ZV	QV	<u>Belegung</u>	max. h		
00-01	0	0	0		0	0	0		0	0	0			00-01
01-02	0	0	0		0	0	0		0	0	0			01-02
02-03	0	0	0		0	0	0		0	0	0			02-03
03-04	0	0	0		0	0	0		0	0	0			03-04
04-05	0	0	0		0	0	0		0	0	0			04-05
05-06	0	0	0		0	0	0		0	0	0			05-06
06-07	0	0	0		0	0	0		0	0	0			06-07
07-08	0	0	0		0	0	0		0	0	0			07-08
08-09	0	0	0		0	0	0		0	0	0			08-09
09-10	0	0	0		0	0	0		0	0	0			09-10
10-11	0	0	0		0	0	0		0	0	0			10-11
11-12	0	0	0		0	0	0		0	0	0			11-12
12-13	0	0	0		0	0	0		0	0	0			12-13
13-14	0	0	0		0	0	0		0	0	0			13-14
14-15	0	0	0		0	0	0		0	0	0			14-15
15-16	0	0	0		0	0	0		0	0	0			15-16
16-17	0	0	0		0	0	0		0	0	0			16-17
17-18	0	0	0		0	0	0		0	0	0			17-18
18-19	0	0	0		0	0	0		0	0	0			18-19
19-20	0	0	0		0	0	0		0	0	0			19-20
20-21	0	0	0		0	0	0		0	0	0			20-21
21-22	0	0	0		0	0	0		0	0	0			21-22
22-23	0	0	0		0	0	0		0	0	0			22-23
23-24	0	0	0		0	0	0		0	0	0			23-24
Maximum			0				0				0			Maximum

Gebiete mit gewerblicher Nutzung: Ergebnis der Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Hinweis: Der Text in grau markierten Zellen muss vom Anwender ausgefüllt oder ggf. angepasst werden.

Ergebnis Programm <i>Ver_Bau</i>		Büro					
Größe der Nutzung	3.463			qm		qm	
Einheit	qm			Bruttogeschossfläche		Bruttogeschossfläche	
Bezugsgröße	Bruttogeschossfläche			Bruttogeschossfläche		Bruttogeschossfläche	
Beschäftigtenverkehr							
	min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl	min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl	min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl	
Kennwert für Beschäftigte	qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem		qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem		qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem		
Anzahl Beschäftigte	1.038	1.038					
Anwesenheit [%]	70	70					
Wegehäufigkeit	3,3	3,3					
Wege der Beschäftigten	2.398	2.398					
MIV-Anteil [%]	14	14					
Pkw-Besetzungsgrad	1,1	1,1					
Pkw-Fahrten/Werktag	305	305					
Kunden-/Besucherverkehr							
Kennwert für Kunden/Besucher	0,50 1,00 Wege je Beschäftigtem		Wege je Beschäftigtem		Wege je Beschäftigtem		
Wege der Kunden/Besucher	519	1.038					
MIV-Anteil [%]	14	14					
Pkw-Besetzungsgrad	1,1	1,1					
Pkw-Fahrten/Werktag ohne Effekte	66	132					
Verbundeffekt	20	20					
Konkurrenzeffekt							
Pkw-Fahrten/Werktag mit Effekten	53	106					
Güterverkehr							
Kennwert für Güterverkehr	0,05 0,05 Lkw-Fahrten je Beschäftigtem		Lkw-Fahrten je Beschäftigtem		Lkw-Fahrten je Beschäftigtem		
Lkw-Anteil	100	100	100	100	100	100	
Lkw-Fahrten/Werktag	52	52					
Gesamtverkehr							
Kfz-Fahrten je Werktag mit Effekten	410	463					
Kfz-Fahrten je Werktag ohne Effekte	423	489					
Binnenverkehr: Kfz-Fahrten je Werktag							
Quell- bzw. Zielverkehr je Werktag mit Effekten	205	231					
Quell- bzw. Zielverkehr je Werktag ohne Effekte	212	245					

qm Bruttogeschossfläche		qm Bruttogeschossfläche	
min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl	min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl
qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem		qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem	
Wege je Beschäftigtem		Wege je Beschäftigtem	
Lkw-Fahrten je Beschäftigtem		Lkw-Fahrten je Beschäftigtem	
100	100	100	100

Gebiete mit gewerblicher Nutzung: Ergebnis der Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Hinweis: Der Text in grau markierten Zellen muss vom Anwender ausgefüllt oder ggf. angepasst werden.

Ergebnis Programm <i>Ver_Bau</i>	Büro		
Größe der Nutzung Einheit Bezugsgröße	3.463 qm Bruttogeschossfläche	qm Bruttogeschossfläche	qm Bruttogeschossfläche
Beschäftigtenverkehr			
Kennwert für Beschäftigte	qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem	qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem	qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem
Anzahl Beschäftigte	1.038		
Anwesenheit [%]	70		
Wegehäufigkeit	3,3		
Wege der Beschäftigten	2.398		
MIV-Anteil [%]	14		
Pkw-Besetzungsgrad	1,1		
Pkw-Fahrten/Werktag	305		
Kunden-/Besucherverkehr			
Kennwert für Kunden/Besucher	0,50 Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem
Wege der Kunden/Besucher	519		
MIV-Anteil [%]	14		
Pkw-Besetzungsgrad	1,1		
Pkw-Fahrten/Werktag ohne Effekte	66		
Verbundeffekt	20		
Konkurrenzeffekt			
Pkw-Fahrten/Werktag mit Effekten	53		
Güterverkehr			
Kennwert für Güterverkehr	0,05 Lkw-Fahrten je Beschäftigtem	Lkw-Fahrten je Beschäftigtem	Lkw-Fahrten je Beschäftigtem
Lkw-Anteil	100	100	100
Lkw-Fahrten/Werktag	52		
Gesamtverkehr			
Kfz-Fahrten je Werktag mit Effekten	410		
Kfz-Fahrten je Werktag ohne Effekte	423		
Binnenverkehr: Kfz-Fahrten je Werktag			
Quell- bzw. Zielverkehr je Werktag mit Effekten	205		
Quell- bzw. Zielverkehr je Werktag ohne Effekte	212		

qm Bruttogeschossfläche	qm Bruttogeschossfläche
qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem	qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem
Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem
Lkw-Fahrten je Beschäftigtem	Lkw-Fahrten je Beschäftigtem
100	100



**Verkehrsgutachten zum
Bebauungsplanverfahren 2-64 im Bezirk
Friedrichshain-Kreuzberg
von Berlin
– Ergebnisbericht –**

Projekt-Nr.: 55 23 05

Anlage 2.1

**Verkehrsaufkommensberechnung für
den Radverkehr (Büro)**

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

Stunde	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiet)						Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiet)						Gesamt-Verkehr Kfz	Stunde
	<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-Verkehr</u>		<u>Güter-Verkehr</u>		<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-Verkehr</u>		<u>Güter-Verkehr</u>			
	<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>			
	384		125		26		0		0		0			
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw		
00-01	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	00-01
01-02	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	01-02
02-03	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	02-03
03-04	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	03-04
04-05	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	04-05
05-06	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	05-06
06-07	0,93	4	0,00	0		0		0		0		0	4	06-07
07-08	0,93	4	0,00	0		0		0		0		0	4	07-08
08-09	1,40	5	0,82	1		0		0		0		0	6	08-09
09-10	2,34	9	7,38	9		0		0		0		0	18	09-10
10-11	2,34	9	18,85	24		0		0		0		0	33	10-11
11-12	5,61	22	21,31	27		0		0		0		0	48	11-12
12-13	7,94	31	18,85	24		0		0		0		0	54	12-13
13-14	4,67	18	4,92	6		0		0		0		0	24	13-14
14-15	3,27	13	2,46	3		0		0		0		0	16	14-15
15-16	14,95	57	13,11	16		0		0		0		0	74	15-16
16-17	24,77	95	10,66	13		0		0		0		0	108	16-17
17-18	20,09	77	1,64	2		0		0		0		0	79	17-18
18-19	7,48	29	0,00	0		0		0		0		0	29	18-19
19-20	3,27	13	0,00	0		0		0		0		0	13	19-20
20-21	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	20-21
21-22	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	21-22
22-23	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	22-23
23-24	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	23-24
Summe	100,00	384	100,00	125	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	509	Summe
Komment.	EAR 1991						EAR 2005 GE/GI						108	Maximum

Maximum

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

<u>Bezugswert</u>	Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz
-------------------	--

Stunde	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiet)						Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiet)						Gesamt-Verkehr Kfz	Stunde
	<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-Verkehr</u>		<u>Güter-Verkehr</u>		<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-Verkehr</u>		<u>Güter-Verkehr</u>			
	<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>			
	384		125		26		0		0		0			
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw		
00-01	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	00-01
01-02	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	01-02
02-03	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	02-03
03-04	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	03-04
04-05	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	04-05
05-06	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	05-06
06-07	11,68	45	0,00	0		0		0		0		0	45	06-07
07-08	28,50	109	2,46	3		0		0		0		0	113	07-08
08-09	31,78	122	6,56	8		0		0		0		0	130	08-09
09-10	3,27	13	12,30	15		0		0		0		0	28	09-10
10-11	3,27	13	18,85	24		0		0		0		0	36	10-11
11-12	1,87	7	21,31	27		0		0		0		0	34	11-12
12-13	5,61	22	10,66	13		0		0		0		0	35	12-13
13-14	3,74	14	4,10	5		0		0		0		0	19	13-14
14-15	2,80	11	9,84	12		0		0		0		0	23	14-15
15-16	2,34	9	5,74	7		0		0		0		0	16	15-16
16-17	4,21	16	7,38	9		0		0		0		0	25	16-17
17-18	0,93	4	0,82	1		0		0		0		0	5	17-18
18-19	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	18-19
19-20	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	19-20
20-21	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	20-21
21-22	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	21-22
22-23	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	22-23
23-24	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	23-24
Summe	100,00	384	100,00	125	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	509	Summe
Komment.	EAR 1991						EAR 2005 GE/GI						130	Maximum

Maximum

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Parkplatzbelegung je Stunde im Personenverkehr [Pkw]

Bezugswert: Mittelwerte des täglichen Quell-/Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Pkw

Stunde	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiet)												Kommentar	Stunde
	Beschäftigten-V.				Kunden-V.				Pkw-Verkehr insgesamt					
	Bezugswert				Bezugswert				Bezugswert					
	384				125				509					
ZV	QV	Belegung	max. h	ZV	QV	Belegung	max. h	ZV	QV	Belegung	max. h			
00-01	0	0	0		0	0	0		0	0	0			00-01
01-02	0	0	0		0	0	0		0	0	0			01-02
02-03	0	0	0		0	0	0		0	0	0			02-03
03-04	0	0	0		0	0	0		0	0	0			03-04
04-05	0	0	0		0	0	0		0	0	0			04-05
05-06	0	0	0		0	0	0		0	0	0			05-06
06-07	45	4	41		0	0	0		45	4	41			06-07
07-08	109	4	147		3	0	3		113	4	150			07-08
08-09	122	5	264		8	1	10		130	6	274			08-09
09-10	13	9	267		15	9	16	Maximum	28	18	284			09-10
10-11	13	9	271	Maximum	24	24	16	Maximum	36	33	287	Maximum		10-11
11-12	7	22	257		27	27	16	Maximum	34	48	273			11-12
12-13	22	31	248		13	24	6		35	54	254			12-13
13-14	14	18	244		5	6	5		19	24	249			13-14
14-15	11	13	242		12	3	14		23	16	257			14-15
15-16	9	57	194		7	16	5		16	74	199			15-16
16-17	16	95	115		9	13	1		25	108	116			16-17
17-18	4	77	41		1	2	0		5	79	41			17-18
18-19	0	29	13		0	0	0		0	29	13			18-19
19-20	0	13	0		0	0	0		0	13	0			19-20
20-21	0	0	0		0	0	0		0	0	0			20-21
21-22	0	0	0		0	0	0		0	0	0			21-22
22-23	0	0	0		0	0	0		0	0	0			22-23
23-24	0	0	0		0	0	0		0	0	0			23-24
Maximum			271				16				287			Maximum

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Parkplatzbelegung je Stunde im Personenverkehr [Pkw]

Bezugswert: Mittelwerte des täglichen Quell-/Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Pkw

Stunde	Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiet)												Kommentar	Stunde
	<u>Beschäftigten-V.</u>				<u>Kunden-V.</u>				<u>Pkw-Verkehr insgesamt</u>					
	<u>Bezugswert</u>				<u>Bezugswert</u>				0					
	ZV	QV	<u>Belegung</u>	max. h	ZV	QV	<u>Belegung</u>	max. h	ZV	QV	<u>Belegung</u>	max. h		
00-01	0	0	0		0	0	0		0	0	0			00-01
01-02	0	0	0		0	0	0		0	0	0			01-02
02-03	0	0	0		0	0	0		0	0	0			02-03
03-04	0	0	0		0	0	0		0	0	0			03-04
04-05	0	0	0		0	0	0		0	0	0			04-05
05-06	0	0	0		0	0	0		0	0	0			05-06
06-07	0	0	0		0	0	0		0	0	0			06-07
07-08	0	0	0		0	0	0		0	0	0			07-08
08-09	0	0	0		0	0	0		0	0	0			08-09
09-10	0	0	0		0	0	0		0	0	0			09-10
10-11	0	0	0		0	0	0		0	0	0			10-11
11-12	0	0	0		0	0	0		0	0	0			11-12
12-13	0	0	0		0	0	0		0	0	0			12-13
13-14	0	0	0		0	0	0		0	0	0			13-14
14-15	0	0	0		0	0	0		0	0	0			14-15
15-16	0	0	0		0	0	0		0	0	0			15-16
16-17	0	0	0		0	0	0		0	0	0			16-17
17-18	0	0	0		0	0	0		0	0	0			17-18
18-19	0	0	0		0	0	0		0	0	0			18-19
19-20	0	0	0		0	0	0		0	0	0			19-20
20-21	0	0	0		0	0	0		0	0	0			20-21
21-22	0	0	0		0	0	0		0	0	0			21-22
22-23	0	0	0		0	0	0		0	0	0			22-23
23-24	0	0	0		0	0	0		0	0	0			23-24
Maximum			0				0				0			Maximum

Gebiete mit gewerblicher Nutzung: Ergebnis der Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Hinweis: Der Text in grau markierten Zellen muss vom Anwender ausgefüllt oder ggf. angepasst werden.

Ergebnis Programm Ver_Bau		Büro					
Größe der Nutzung	3.463						
Einheit	qm						
Bezugsgröße	Bruttogeschossfläche						
Beschäftigtenverkehr							
	min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl	min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl	min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl	
Kennwert für Beschäftigte	qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem		qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem		qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem		
Anzahl Beschäftigte	1.038	1.038					
Anwesenheit [%]	70	70					
Wegehäufigkeit	3,3	3,3					
Wege der Beschäftigten	2.398	2.398					
MIV-Anteil [%]	32	32					
Pkw-Besetzungsgrad	1,0	1,0					
Pkw-Fahrten/Werktag	767	767					
Kunden-/Besucherverkehr							
Kennwert für Kunden/Besucher	0,50 1,00 Wege je Beschäftigtem		Wege je Beschäftigtem		Wege je Beschäftigtem		
Wege der Kunden/Besucher	519	1.038					
MIV-Anteil [%]	32	32					
Pkw-Besetzungsgrad	1,0	1,0					
Pkw-Fahrten/Werktag ohne Effekte	166	332					
Verbundeffekt							
Konkurrenzeffekt							
Pkw-Fahrten/Werktag mit Effekten	166	332					
Güterverkehr							
Kennwert für Güterverkehr	0,05 0,05 Lkw-Fahrten je Beschäftigtem		Lkw-Fahrten je Beschäftigtem		Lkw-Fahrten je Beschäftigtem		
Lkw-Anteil	100	100	100	100	100	100	
Lkw-Fahrten/Werktag	52	52					
Gesamtverkehr							
Kfz-Fahrten je Werktag mit Effekten	985	1.151					
Kfz-Fahrten je Werktag ohne Effekte	985	1.151					
Binnenverkehr: Kfz-Fahrten je Werktag							
Quell- bzw. Zielverkehr je Werktag mit Effekten	493	576					
Quell- bzw. Zielverkehr je Werktag ohne Effekte	493	576					

qm Bruttogeschossfläche		qm Bruttogeschossfläche	
min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl	min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl
qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem	qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem	qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem	qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem
Wege je Beschäftigtem		Wege je Beschäftigtem	
Lkw-Fahrten je Beschäftigtem		Lkw-Fahrten je Beschäftigtem	
100	100	100	100


Gebiete mit gewerblicher Nutzung: Ergebnis der Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Hinweis: Der Text in grau markierten Zellen muss vom Anwender ausgefüllt oder ggf. angepasst werden.

Ergebnis Programm Ver_Bau			
Größe der Nutzung	3.463		
Einheit	qm	qm	qm
Bezugsgröße	Bruttogeschossfläche	Bruttogeschossfläche	Bruttogeschossfläche
Beschäftigtenverkehr			
Kennwert für Beschäftigte	qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem	qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem	qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem
Anzahl Beschäftigte	1.038		
Anwesenheit [%]	70		
Wegehäufigkeit	3,3		
Wege der Beschäftigten	2.398		
MIV-Anteil [%]	32		
Pkw-Besetzungsgrad	1,0		
Pkw-Fahrten/Werktag	767		
Kunden-/Besucherverkehr			
Kennwert für Kunden/Besucher	0,50 Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem
Wege der Kunden/Besucher	519		
MIV-Anteil [%]	32		
Pkw-Besetzungsgrad	1,0		
Pkw-Fahrten/Werktag ohne Effekte	166		
Verbundeffekt			
Konkurrenzeffekt			
Pkw-Fahrten/Werktag mit Effekten	166		
Güterverkehr			
Kennwert für Güterverkehr	0,05 Lkw-Fahrten je Beschäftigtem	Lkw-Fahrten je Beschäftigtem	Lkw-Fahrten je Beschäftigtem
Lkw-Anteil	100	100	100
Lkw-Fahrten/Werktag	52		
Gesamtverkehr			
Kfz-Fahrten je Werktag mit Effekten	985		
Kfz-Fahrten je Werktag ohne Effekte	985		
Binnenverkehr: Kfz-Fahrten je Werktag			
Quell- bzw. Zielverkehr je Werktag mit Effekten	493		
Quell- bzw. Zielverkehr je Werktag ohne Effekte	493		

qm Bruttogeschossfläche	qm Bruttogeschossfläche
qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem	qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem
Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem
Lkw-Fahrten je Beschäftigtem	Lkw-Fahrten je Beschäftigtem
100	100



	<p>Verkehrsgutachten zum Bebauungsplanverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin – Ergebnisbericht –</p>
--	---

Projekt-Nr.: 55 23 05

Anlage 2.2

**Verkehrsaufkommensberechnung für
den Kfz-Verkehr (Kantine)**

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

Stunde	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiet)						Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiet)						Gesamt-Verkehr Kfz	Stunde
	Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr			
	Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert			
	6		47		11		0		0		0			
Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz		
00-01	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,10	0		0		0	0	00-01
01-02	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0	0	01-02
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0	0	02-03
03-04	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0	0	03-04
04-05	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0	0	04-05
05-06	1,00	0	0,00	0	0,00	0	1,40	0		0		0	0	05-06
06-07	2,00	0	0,00	0	0,00	0	3,20	0		0		0	0	06-07
07-08	4,50	0	0,00	0	0,00	0	2,90	0		0		0	0	07-08
08-09	5,25	0	0,30	0	0,30	0	5,00	0		0		0	0	08-09
09-10	3,50	0	0,80	0	0,80	0	3,60	0		0		0	1	09-10
10-11	3,25	0	1,80	1	1,80	0	2,30	0		0		0	1	10-11
11-12	2,50	0	3,00	1	3,00	0	2,00	0		0		0	2	11-12
12-13	13,00	1	10,00	5	10,00	1	3,60	0		0		0	7	12-13
13-14	11,75	1	27,00	13	27,00	3	5,70	0		0		0	16	13-14
14-15	6,00	0	13,40	6	13,40	1	7,50	0		0		0	8	14-15
15-16	7,00	0	13,20	6	13,20	1	16,80	0		0		0	8	15-16
16-17	11,75	1	6,50	3	6,50	1	21,80	0		0		0	4	16-17
17-18	13,75	1	6,40	3	6,40	1	5,70	0		0		0	5	17-18
18-19	7,00	0	7,60	4	7,60	1	5,70	0		0		0	5	18-19
19-20	2,50	0	6,00	3	6,00	1	3,60	0		0		0	4	19-20
20-21	2,00	0	4,00	2	4,00	0	3,40	0		0		0	2	20-21
21-22	1,25	0	0,00	0	0,00	0	2,70	0		0		0	0	21-22
22-23	1,50	0	0,00	0	0,00	0	2,30	0		0		0	0	22-23
23-24	0,50	0	0,00	0	0,00	0	0,70	0		0		0	0	23-24
Summe	100,00	6	100,00	47	100,00	11	100,00	0	0,00	0	0,00	0	64	Summe
Komment.	EAR 1991						EAR 2005 GE/GI						16	Maximum

Maximum

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

<u>Bezugswert</u>	Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz
-------------------	--

Stunde	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiet)						Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiet)						Gesamt-Verkehr 64 Kfz	Stunde
	<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-Verkehr</u>		<u>Güter-Verkehr</u>		<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-Verkehr</u>		<u>Güter-Verkehr</u>			
	<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>			
	6		47		11		0		0		0			
Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw			
00-01	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,50	0		0		0	00-01	
01-02	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,20	0		0		0	01-02	
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0	02-03	
03-04	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,20	0		0		0	03-04	
04-05	1,00	0	0,00	0	0,00	0	3,40	0		0		0	04-05	
05-06	6,75	0	0,00	0	0,00	0	8,40	0		0		0	05-06	
06-07	22,20	1	0,00	0	0,00	0	21,40	0		0		0	06-07	
07-08	28,70	2	0,50	0	0,50	0	25,50	0		0		0	07-08	
08-09	8,75	1	1,20	1	1,20	0	8,60	0		0		0	08-09	
09-10	1,75	0	2,30	1	2,30	0	1,80	0		0		0	09-10	
10-11	1,00	0	3,80	2	3,80	0	1,80	0		0		0	10-11	
11-12	0,50	0	10,10	5	10,10	1	2,50	0		0		0	11-12	
12-13	5,20	0	25,00	12	25,00	3	4,30	0		0		0	12-13	
13-14	13,40	1	16,00	8	16,00	2	4,10	0		0		0	13-14	
14-15	5,40	0	12,20	6	12,20	1	3,40	0		0		0	14-15	
15-16	1,75	0	8,50	4	8,50	1	0,70	0		0		0	15-16	
16-17	1,25	0	6,40	3	6,40	1	1,40	0		0		0	16-17	
17-18	1,00	0	5,00	2	5,00	1	3,20	0		0		0	17-18	
18-19	0,25	0	5,00	2	5,00	1	3,20	0		0		0	18-19	
19-20	0,40	0	4,00	2	4,00	0	1,60	0		0		0	19-20	
20-21	0,00	0	0,00	0	0,00	0	2,00	0		0		0	20-21	
21-22	0,70	0	0,00	0	0,00	0	0,90	0		0		0	21-22	
22-23	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,90	0		0		0	22-23	
23-24	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0	23-24	
Summe	100,00	6	100,00	47	100,00	11	100,00	0	0,00	0	0,00	0	64	Summe
Komment.	EAR 1991						EAR 2005 GE/GI						15	Maximum

Maximum

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Parkplatzbelegung je Stunde im Personenverkehr [Pkw]

Bezugswert: Mittelwerte des täglichen Quell-/Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Pkw

Stunde	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiet)												Kommentar	Stunde
	<u>Beschäftigten-V.</u>				<u>Kunden-V.</u>				<u>Pkw-Verkehr insgesamt</u>					
	<u>Bezugswert</u>				<u>Bezugswert</u>				<u>Bezugswert</u>					
	6				47				53					
ZV	QV	Belegung	max. h	ZV	QV	Belegung	max. h	ZV	QV	Belegung	max. h			
00-01	0	0	0		0	0	0		0	0	0			00-01
01-02	0	0	0		0	0	0		0	0	0			01-02
02-03	0	0	0		0	0	0		0	0	0			02-03
03-04	0	0	0		0	0	0		0	0	0			03-04
04-05	0	0	0		0	0	0		0	0	0			04-05
05-06	0	0	0		0	0	0		0	0	0			05-06
06-07	1	0	2		0	0	0		1	0	2			06-07
07-08	2	0	3		0	0	0		2	0	3			07-08
08-09	1	0	3	Maximum	1	0	1		1	0	4			08-09
09-10	0	0	3		1	0	1		1	1	5			09-10
10-11	0	0	3		2	1	2		2	1	5			10-11
11-12	0	0	3		5	1	6		5	2	9			11-12
12-13	0	1	2		12	5	13	Maximum	12	5	15	Maximum		12-13
13-14	1	1	3		8	13	8		8	13	10			13-14
14-15	0	0	3		6	6	7		6	7	9			14-15
15-16	0	0	2		4	6	5		4	7	7			15-16
16-17	0	1	2		3	3	5		3	4	6			16-17
17-18	0	1	1		2	3	4		2	4	5			17-18
18-19	0	0	0		2	4	3		2	4	3			18-19
19-20	0	0	0		2	3	2		2	3	2			19-20
20-21	0	0	0		0	2	0		0	2	0			20-21
21-22	0	0	0		0	0	0		0	0	0			21-22
22-23	0	0	0		0	0	0		0	0	0			22-23
23-24	0	0	0		0	0	0		0	0	0			23-24
Maximum			3				13				15			Maximum

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Parkplatzbelegung je Stunde im Personenverkehr [Pkw]

Bezugswert: Mittelwerte des täglichen Quell-/Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Pkw

Stunde	Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiet)												Kommentar	Stunde
	<u>Beschäftigten-V.</u>				<u>Kunden-V.</u>				<u>Pkw-Verkehr insgesamt</u>					
	<u>Bezugswert</u>				<u>Bezugswert</u>				0					
	ZV	QV	<u>Belegung</u>	max. h	ZV	QV	<u>Belegung</u>	max. h	ZV	QV	<u>Belegung</u>	max. h		
00-01	0	0	0		0	0	0		0	0	0			00-01
01-02	0	0	0		0	0	0		0	0	0			01-02
02-03	0	0	0		0	0	0		0	0	0			02-03
03-04	0	0	0		0	0	0		0	0	0			03-04
04-05	0	0	0		0	0	0		0	0	0			04-05
05-06	0	0	0		0	0	0		0	0	0			05-06
06-07	0	0	0		0	0	0		0	0	0			06-07
07-08	0	0	0		0	0	0		0	0	0			07-08
08-09	0	0	0		0	0	0		0	0	0			08-09
09-10	0	0	0		0	0	0		0	0	0			09-10
10-11	0	0	0		0	0	0		0	0	0			10-11
11-12	0	0	0		0	0	0		0	0	0			11-12
12-13	0	0	0		0	0	0		0	0	0			12-13
13-14	0	0	0		0	0	0		0	0	0			13-14
14-15	0	0	0		0	0	0		0	0	0			14-15
15-16	0	0	0		0	0	0		0	0	0			15-16
16-17	0	0	0		0	0	0		0	0	0			16-17
17-18	0	0	0		0	0	0		0	0	0			17-18
18-19	0	0	0		0	0	0		0	0	0			18-19
19-20	0	0	0		0	0	0		0	0	0			19-20
20-21	0	0	0		0	0	0		0	0	0			20-21
21-22	0	0	0		0	0	0		0	0	0			21-22
22-23	0	0	0		0	0	0		0	0	0			22-23
23-24	0	0	0		0	0	0		0	0	0			23-24
Maximum			0				0				0			Maximum

Gebiete mit gewerblicher Nutzung: Ergebnis der Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Hinweis: Der Text in grau markierten Zellen muss vom Anwender ausgefüllt oder ggf. angepasst werden.

Ergebnis Programm Ver_Bau		Kantine					
Größe der Nutzung	775			qm		qm	
Einheit	qm			Bruttogeschossfläche		Bruttogeschossfläche	
Bezugsgröße	Bruttogeschossfläche			Bruttogeschossfläche		Bruttogeschossfläche	
Beschäftigtenverkehr							
	min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl	min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl	min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl	
Kennwert für Beschäftigte	40,0	20,0	qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem		qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem		qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem
Anzahl Beschäftigte	19	39					
Anwesenheit [%]	90	90					
Wegehäufigkeit	2,5	3,5					
Wege der Beschäftigten	43	123					
MIV-Anteil [%]	14	14					
Pkw-Besetzungsgrad	1,1	1,1					
Pkw-Fahrten/Werktag	5	16					
Kunden-/Besucherverkehr							
Kennwert für Kunden/Besucher	15,00	30,00	Wege je Beschäftigtem		Wege je Beschäftigtem		Wege je Beschäftigtem
Wege der Kunden/Besucher	285	1.170					
MIV-Anteil [%]	14	14					
Pkw-Besetzungsgrad	1,1	1,1					
Pkw-Fahrten/Werktag ohne Effekte	36	149					
Verbundeffekt							
Konkurrenzeffekt							
Pkw-Fahrten/Werktag mit Effekten	36	149					
Güterverkehr							
Kennwert für Güterverkehr	0,50	0,80	Lkw-Fahrten je Beschäftigtem		Lkw-Fahrten je Beschäftigtem		Lkw-Fahrten je Beschäftigtem
Lkw-Anteil	100	100	100	100	100	100	
Lkw-Fahrten/Werktag	10	31					
Gesamtverkehr							
Kfz-Fahrten je Werktag mit Effekten	51	196					
Kfz-Fahrten je Werktag ohne Effekte	51	196					
Binnenverkehr: Kfz-Fahrten je Werktag							
Quell- bzw. Zielverkehr je Werktag mit Effekten	26	98					
Quell- bzw. Zielverkehr je Werktag ohne Effekte	26	98					

Gebiete mit gewerblicher Nutzung: Ergebnis der Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Hinweis: Der Text in grau markierten Zellen muss vom Anwender ausgefüllt oder ggf. angepasst werden.

Ergebnis Programm Ver_Bau	Kantine		
Größe der Nutzung	775		
Einheit	qm	qm	qm
Bezugsgröße	Bruttogeschossfläche	Bruttogeschossfläche	Bruttogeschossfläche
Beschäftigtenverkehr			
Kennwert für Beschäftigte	40,0 qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem	qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem	qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem
Anzahl Beschäftigte	19		
Anwesenheit [%]	90		
Wegehäufigkeit	2,5		
Wege der Beschäftigten	43		
MIV-Anteil [%]	14		
Pkw-Besetzungsgrad	1,1		
Pkw-Fahrten/Werktag	5		
Kunden-/Besucherverkehr			
Kennwert für Kunden/Besucher	15,00 Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem
Wege der Kunden/Besucher	285		
MIV-Anteil [%]	14		
Pkw-Besetzungsgrad	1,1		
Pkw-Fahrten/Werktag ohne Effekte	36		
Verbundeffekt			
Konkurrenzeffekt			
Pkw-Fahrten/Werktag mit Effekten	36		
Güterverkehr			
Kennwert für Güterverkehr	0,50 Lkw-Fahrten je Beschäftigtem	Lkw-Fahrten je Beschäftigtem	Lkw-Fahrten je Beschäftigtem
Lkw-Anteil	100	100	100
Lkw-Fahrten/Werktag	10		
Gesamtverkehr			
Kfz-Fahrten je Werktag mit Effekten	51		
Kfz-Fahrten je Werktag ohne Effekte	51		
Binnenverkehr: Kfz-Fahrten je Werktag			
Quell- bzw. Zielverkehr je Werktag mit Effekten	26		
Quell- bzw. Zielverkehr je Werktag ohne Effekte	26		

qm Bruttogeschossfläche	qm Bruttogeschossfläche
qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem	qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem
Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem
Lkw-Fahrten je Beschäftigtem	Lkw-Fahrten je Beschäftigtem
100	100



**Verkehrsgutachten zum
Bebauungsplanverfahren 2-64 im Bezirk
Friedrichshain-Kreuzberg
von Berlin
– Ergebnisbericht –**

Projekt-Nr.: 55 23 05

Anlage 2.2

**Verkehrsaufkommensberechnung für
den Radverkehr (Kantine)**

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

Stunde	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiet)						Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiet)						Gesamt-Verkehr Kfz	Stunde
	<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-Verkehr</u>		<u>Güter-Verkehr</u>		<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-Verkehr</u>		<u>Güter-Verkehr</u>			
	<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>			
	14		117		11		0		0		0			
Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw			
00-01	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	00-01
01-02	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	01-02
02-03	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	02-03
03-04	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	03-04
04-05	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	04-05
05-06	1,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	05-06
06-07	2,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	06-07
07-08	4,50	1	0,00	0		0		0		0		0	1	07-08
08-09	5,25	1	0,30	0		0		0		0		0	1	08-09
09-10	3,50	0	0,80	1		0		0		0		0	1	09-10
10-11	3,25	0	1,80	2		0		0		0		0	3	10-11
11-12	2,50	0	3,00	4		0		0		0		0	4	11-12
12-13	13,00	2	10,00	12		0		0		0		0	14	12-13
13-14	11,75	2	27,00	32		0		0		0		0	33	13-14
14-15	6,00	1	13,40	16		0		0		0		0	17	14-15
15-16	7,00	1	13,20	15		0		0		0		0	16	15-16
16-17	11,75	2	6,50	8		0		0		0		0	9	16-17
17-18	13,75	2	6,40	7		0		0		0		0	9	17-18
18-19	7,00	1	7,60	9		0		0		0		0	10	18-19
19-20	2,50	0	6,00	7		0		0		0		0	7	19-20
20-21	2,00	0	4,00	5		0		0		0		0	5	20-21
21-22	1,25	0	0,00	0		0		0		0		0	0	21-22
22-23	1,50	0	0,00	0		0		0		0		0	0	22-23
23-24	0,50	0	0,00	0		0		0		0		0	0	23-24
Summe	100,00	14	100,00	117	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	131	Summe
Komment.	EAR 1991						EAR 2005 GE/GI						33 Maximum	

Maximum

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert	Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz
------------	--

Stunde	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiet)						Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiet)						Gesamt-Verkehr 142 Kfz	Stunde
	Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr			
	Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert			
	14		117		11		0		0		0			
Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw			
00-01	0,00	0	0,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	00-01
01-02	0,00	0	0,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	01-02
02-03	0,00	0	0,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	02-03
03-04	0,00	0	0,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	03-04
04-05	1,00	0	0,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	04-05
05-06	6,75	1	0,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	05-06
06-07	22,20	3	0,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	06-07
07-08	28,70	4	0,50	1	0	0	0	0	0	0	0	0	5	07-08
08-09	8,75	1	1,20	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	08-09
09-10	1,75	0	2,30	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	09-10
10-11	1,00	0	3,80	4	0	0	0	0	0	0	0	0	5	10-11
11-12	0,50	0	10,10	12	0	0	0	0	0	0	0	0	12	11-12
12-13	5,20	1	25,00	29	0	0	0	0	0	0	0	0	30	12-13
13-14	13,40	2	16,00	19	0	0	0	0	0	0	0	0	21	13-14
14-15	5,40	1	12,20	14	0	0	0	0	0	0	0	0	15	14-15
15-16	1,75	0	8,50	10	0	0	0	0	0	0	0	0	10	15-16
16-17	1,25	0	6,40	7	0	0	0	0	0	0	0	0	8	16-17
17-18	1,00	0	5,00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	6	17-18
18-19	0,25	0	5,00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	6	18-19
19-20	0,40	0	4,00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	5	19-20
20-21	0,00	0	0,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20-21
21-22	0,70	0	0,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21-22
22-23	0,00	0	0,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22-23
23-24	0,00	0	0,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23-24
Summe	100,00	14	100,00	117	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	131	Summe
Komment.	EAR 1991						EAR 2005 GE/GI						30 Maximum	

Maximum

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Parkplatzbelegung je Stunde im Personenverkehr [Pkw]

Bezugswert: Mittelwerte des täglichen Quell-/Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Pkw

Stunde	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiet)												Kommentar	Stunde
	Beschäftigten-V.				Kunden-V.				Pkw-Verkehr insgesamt					
	Bezugswert				Bezugswert				Bezugswert					
	14				117				131					
ZV	QV	Belegung	max. h	ZV	QV	Belegung	max. h	ZV	QV	Belegung	max. h			
00-01	0	0	0		0	0	0		0	0	0			00-01
01-02	0	0	0		0	0	0		0	0	0			01-02
02-03	0	0	0		0	0	0		0	0	0			02-03
03-04	0	0	0		0	0	0		0	0	0			03-04
04-05	0	0	0		0	0	0		0	0	0			04-05
05-06	1	0	1		0	0	0		1	0	1			05-06
06-07	3	0	4		0	0	0		3	0	4			06-07
07-08	4	1	7		1	0	1		5	1	8			07-08
08-09	1	1	8	Maximum	1	0	2		3	1	9			08-09
09-10	0	0	7		3	1	3		3	1	11			09-10
10-11	0	0	7		4	2	6		5	3	13			10-11
11-12	0	0	7		12	4	14		12	4	21			11-12
12-13	1	2	6		29	12	32	Maximum	30	14	37	Maximum		12-13
13-14	2	2	6		19	32	19		21	33	25			13-14
14-15	1	1	6		14	16	17		15	17	23			14-15
15-16	0	1	5		10	15	12		10	16	17			15-16
16-17	0	2	4		7	8	12		8	9	15			16-17
17-18	0	2	2		6	7	10		6	9	12			17-18
18-19	0	1	1		6	9	7		6	10	8			18-19
19-20	0	0	1		5	7	5		5	7	5			19-20
20-21	0	0	0		0	5	0		0	5	0			20-21
21-22	0	0	0		0	0	0		0	0	0			21-22
22-23	0	0	0		0	0	0		0	0	0			22-23
23-24	0	0	0		0	0	0		0	0	0			23-24
Maximum			8				32				37			Maximum

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Parkplatzbelegung je Stunde im Personenverkehr [Pkw]

Bezugswert: Mittelwerte des täglichen Quell-/Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Pkw

Stunde	Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiet)												Kommentar	Stunde
	<u>Beschäftigten-V.</u>				<u>Kunden-V.</u>				<u>Pkw-Verkehr insgesamt</u>					
	<u>Bezugswert</u>				<u>Bezugswert</u>				0					
	ZV	QV	<u>Belegung</u>	max. h	ZV	QV	<u>Belegung</u>	max. h	ZV	QV	<u>Belegung</u>	max. h		
00-01	0	0	0		0	0	0		0	0	0			00-01
01-02	0	0	0		0	0	0		0	0	0			01-02
02-03	0	0	0		0	0	0		0	0	0			02-03
03-04	0	0	0		0	0	0		0	0	0			03-04
04-05	0	0	0		0	0	0		0	0	0			04-05
05-06	0	0	0		0	0	0		0	0	0			05-06
06-07	0	0	0		0	0	0		0	0	0			06-07
07-08	0	0	0		0	0	0		0	0	0			07-08
08-09	0	0	0		0	0	0		0	0	0			08-09
09-10	0	0	0		0	0	0		0	0	0			09-10
10-11	0	0	0		0	0	0		0	0	0			10-11
11-12	0	0	0		0	0	0		0	0	0			11-12
12-13	0	0	0		0	0	0		0	0	0			12-13
13-14	0	0	0		0	0	0		0	0	0			13-14
14-15	0	0	0		0	0	0		0	0	0			14-15
15-16	0	0	0		0	0	0		0	0	0			15-16
16-17	0	0	0		0	0	0		0	0	0			16-17
17-18	0	0	0		0	0	0		0	0	0			17-18
18-19	0	0	0		0	0	0		0	0	0			18-19
19-20	0	0	0		0	0	0		0	0	0			19-20
20-21	0	0	0		0	0	0		0	0	0			20-21
21-22	0	0	0		0	0	0		0	0	0			21-22
22-23	0	0	0		0	0	0		0	0	0			22-23
23-24	0	0	0		0	0	0		0	0	0			23-24
Maximum			0				0				0			Maximum

Gebiete mit gewerblicher Nutzung: Ergebnis der Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Hinweis: Der Text in grau markierten Zellen muss vom Anwender ausgefüllt oder ggf. angepasst werden.

Ergebnis Programm <i>Ver_Bau</i>		Kantine					
Größe der Nutzung	775			qm		qm	
Einheit	qm			Bruttogeschossfläche		Bruttogeschossfläche	
Bezugsgröße	Bruttogeschossfläche			Bruttogeschossfläche		Bruttogeschossfläche	
Beschäftigtenverkehr							
	min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl	min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl	min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl	
Kennwert für Beschäftigte	40,0	20,0					
	qm Bruttogeschossfläche	je Beschäftigtem	qm Bruttogeschossfläche		je Beschäftigtem		qm Bruttogeschossfläche
Anzahl Beschäftigte	19	39					
Anwesenheit [%]	90	90					
Wegehäufigkeit	2,5	3,5					
Wege der Beschäftigten	43	123					
MIV-Anteil [%]	32	32					
Pkw-Besetzungsgrad	1,0	1,0					
Pkw-Fahrten/Werktag	14	39					
Kunden-/Besucherverkehr							
Kennwert für Kunden/Besucher	15,00	30,00					
	Wege		Wege		Wege		
	je Beschäftigtem		je Beschäftigtem		je Beschäftigtem		
Wege der Kunden/Besucher	285	1.170					
MIV-Anteil [%]	32	32					
Pkw-Besetzungsgrad	1,0	1,0					
Pkw-Fahrten/Werktag ohne Effekte	91	374					
Verbundeffekt							
Konkurrenzeffekt							
Pkw-Fahrten/Werktag mit Effekten	91	374					
Güterverkehr							
Kennwert für Güterverkehr	0,50	0,80					
	Lkw-Fahrten		Lkw-Fahrten		Lkw-Fahrten		
	je Beschäftigtem		je Beschäftigtem		je Beschäftigtem		
Lkw-Anteil	100	100	100	100	100	100	
Lkw-Fahrten/Werktag	10	31					
Gesamtverkehr							
Kfz-Fahrten je Werktag mit Effekten	115	444					
Kfz-Fahrten je Werktag ohne Effekte	115	444					
Binnenverkehr: Kfz-Fahrten je Werktag							
Quell- bzw. Zielverkehr je Werktag mit Effekten	58	222					
Quell- bzw. Zielverkehr je Werktag ohne Effekte	58	222					

Gebiete mit gewerblicher Nutzung: Ergebnis der Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Hinweis: Der Text in grau markierten Zellen muss vom Anwender ausgefüllt oder ggf. angepasst werden.

Ergebnis Programm Ver_Bau		Kantine			
Größe der Nutzung	775				
Einheit	qm			qm	qm
Bezugsgröße	Bruttogeschossfläche	Bruttogeschossfläche	Bruttogeschossfläche	Bruttogeschossfläche	Bruttogeschossfläche
Beschäftigtenverkehr					
Kennwert für Beschäftigte	40,0				
	qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem	qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem	qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem	qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem	qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem
Anzahl Beschäftigte	19				
Anwesenheit [%]	90				
Wegehäufigkeit	2,5				
Wege der Beschäftigten	43				
MIV-Anteil [%]	32				
Pkw-Besetzungsgrad	1,0				
Pkw-Fahrten/Werktag	14				
Kunden-/Besucherverkehr					
Kennwert für Kunden/Besucher	15,00				
	Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem
Wege der Kunden/Besucher	285				
MIV-Anteil [%]	32				
Pkw-Besetzungsgrad	1,0				
Pkw-Fahrten/Werktag ohne Effekte	91				
Verbundeffekt					
Konkurrenzeffekt					
Pkw-Fahrten/Werktag mit Effekten	91				
Güterverkehr					
Kennwert für Güterverkehr	0,50				
	Lkw-Fahrten je Beschäftigtem	Lkw-Fahrten je Beschäftigtem	Lkw-Fahrten je Beschäftigtem	Lkw-Fahrten je Beschäftigtem	Lkw-Fahrten je Beschäftigtem
Lkw-Anteil	100	100	100	100	100
Lkw-Fahrten/Werktag	10				
Gesamtverkehr					
Kfz-Fahrten je Werktag mit Effekten	115				
Kfz-Fahrten je Werktag ohne Effekte	115				
Binnenverkehr: Kfz-Fahrten je Werktag					
Quell- bzw. Zielverkehr je Werktag mit Effekten	58				
Quell- bzw. Zielverkehr je Werktag ohne Effekte	58				

qm Bruttogeschossfläche	qm Bruttogeschossfläche
qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem	qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem
Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem
Lkw-Fahrten je Beschäftigtem	Lkw-Fahrten je Beschäftigtem
100	100



**Verkehrsgutachten zum
Bebauungsplanverfahren 2-64 im Bezirk
Friedrichshain-Kreuzberg
von Berlin
– Ergebnisbericht –**

Projekt-Nr.: 55 23 05

Anlage 2.3

**Tageszeitliche Verteilung des Kfz-Ver-
kehrs (Besucherzentrum)**

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

Stunde	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiet)						Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiet)						Gesamt-Verkehr	Stunde
	<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-Verkehr</u>		<u>Güter-Verkehr</u>		<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-Verkehr</u>		<u>Güter-Verkehr</u>			
	<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>			
	0		7		0		0		0		0			
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz	
00-01		0	0,00	0		0		0		0		0	0	00-01
01-02		0	0,00	0		0		0		0		0	0	01-02
02-03		0	0,00	0		0		0		0		0	0	02-03
03-04		0	0,00	0		0		0		0		0	0	03-04
04-05		0	0,00	0		0		0		0		0	0	04-05
05-06		0	0,00	0		0		0		0		0	0	05-06
06-07		0	0,00	0		0		0		0		0	0	06-07
07-08		0	0,00	0		0		0		0		0	0	07-08
08-09		0	0,88	0		0		0		0		0	0	08-09
09-10		0	2,87	0		0		0		0		0	0	09-10
10-11		0	5,26	0		0		0		0		0	0	10-11
11-12		0	7,01	0		0		0		0		0	0	11-12
12-13		0	11,84	1		0		0		0		0	1	12-13
13-14		0	10,03	1		0		0		0		0	1	13-14
14-15		0	9,89	1		0		0		0		0	1	14-15
15-16		0	8,18	1		0		0		0		0	1	15-16
16-17		0	9,94	1		0		0		0		0	1	16-17
17-18		0	13,64	1		0		0		0		0	1	17-18
18-19		0	10,33	1		0		0		0		0	1	18-19
19-20		0	10,13	1		0		0		0		0	1	19-20
20-21		0	0,00	0		0		0		0		0	0	20-21
21-22		0	0,00	0		0		0		0		0	0	21-22
22-23		0	0,00	0		0		0		0		0	0	22-23
23-24		0	0,00	0		0		0		0		0	0	23-24
Summe	0,00	0	100,00	7	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	7	Summe
Komment.	EAR 1991						EAR 2005 GE/GI						1	Maximum

Maximum

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

<u>Bezugswert</u>	Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz
-------------------	--

Stunde	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiet)						Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiet)						Gesamt-Verkehr	Stunde
	<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-Verkehr</u>		<u>Güter-Verkehr</u>		<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-Verkehr</u>		<u>Güter-Verkehr</u>			
	<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>			
	0		7		0		0		0		0			
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz	
00-01		0	0,00	0		0		0		0		0	0	00-01
01-02		0	0,00	0		0		0		0		0	0	01-02
02-03		0	0,00	0		0		0		0		0	0	02-03
03-04		0	0,00	0		0		0		0		0	0	03-04
04-05		0	0,00	0		0		0		0		0	0	04-05
05-06		0	0,00	0		0		0		0		0	0	05-06
06-07		0	0,00	0		0		0		0		0	0	06-07
07-08		0	0,00	0		0		0		0		0	0	07-08
08-09		0	3,75	0		0		0		0		0	0	08-09
09-10		0	8,48	1		0		0		0		0	1	09-10
10-11		0	7,45	1		0		0		0		0	1	10-11
11-12		0	8,38	1		0		0		0		0	1	11-12
12-13		0	11,59	1		0		0		0		0	1	12-13
13-14		0	11,20	1		0		0		0		0	1	13-14
14-15		0	10,28	1		0		0		0		0	1	14-15
15-16		0	9,11	1		0		0		0		0	1	15-16
16-17		0	10,86	1		0		0		0		0	1	16-17
17-18		0	7,99	1		0		0		0		0	1	17-18
18-19		0	6,53	0		0		0		0		0	0	18-19
19-20		0	4,38	0		0		0		0		0	0	19-20
20-21		0	0,00	0		0		0		0		0	0	20-21
21-22		0	0,00	0		0		0		0		0	0	21-22
22-23		0	0,00	0		0		0		0		0	0	22-23
23-24		0	0,00	0		0		0		0		0	0	23-24
Summe	0,00	0	100,00	7	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	7	Summe
Komment.	EAR 1991						EAR 2005 GE/GI						7	Maximum

Maximum

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Parkplatzbelegung je Stunde im Personenverkehr [Pkw]

Bezugswert: Mittelwerte des täglichen Quell-/Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Pkw

Stunde	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiet)												Kommentar	Stunde
	Beschäftigten-V.				Kunden-V.				Pkw-Verkehr insgesamt					
	Bezugswert				Bezugswert				Bezugswert					
	0				7				7					
ZV	QV	Belegung	max. h	ZV	QV	Belegung	max. h	ZV	QV	Belegung	max. h			
00-01	0	0	0		0	0	0		0	0	0			00-01
01-02	0	0	0		0	0	0		0	0	0			01-02
02-03	0	0	0		0	0	0		0	0	0			02-03
03-04	0	0	0		0	0	0		0	0	0			03-04
04-05	0	0	0		0	0	0		0	0	0			04-05
05-06	0	0	0		0	0	0		0	0	0			05-06
06-07	0	0	0		0	0	0		0	0	0			06-07
07-08	0	0	0		0	0	0		0	0	0			07-08
08-09	0	0	0		0	0	0		0	0	0			08-09
09-10	0	0	0		1	0	1		1	0	1			09-10
10-11	0	0	0		1	0	1		1	0	1			10-11
11-12	0	0	0		1	0	1		1	0	1			11-12
12-13	0	0	0		1	1	1		1	1	1			12-13
13-14	0	0	0		1	1	1		1	1	1			13-14
14-15	0	0	0		1	1	1		1	1	1			14-15
15-16	0	0	0		1	1	1		1	1	1			15-16
16-17	0	0	0		1	1	1	Maximum	1	1	1	Maximum		16-17
17-18	0	0	0		1	1	1		1	1	1			17-18
18-19	0	0	0		0	1	0		0	1	0			18-19
19-20	0	0	0		0	1	0		0	1	0			19-20
20-21	0	0	0		0	0	0		0	0	0			20-21
21-22	0	0	0		0	0	0		0	0	0			21-22
22-23	0	0	0		0	0	0		0	0	0			22-23
23-24	0	0	0		0	0	0		0	0	0			23-24
Maximum			0				1				1			Maximum



**Verkehrsgutachten zum
Bebauungsplanverfahren 2-64 im Bezirk
Friedrichshain-Kreuzberg
von Berlin
– Ergebnisbericht –**

Projekt-Nr.: 55 23 05

Anlage 2.3

**Tageszeitliche Verteilung des Rad-
Verkehrs (Besucherzentrum)**

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

Stunde	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiet)						Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiet)						Gesamt-Verkehr Kfz	Stunde	
	<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-Verkehr</u>		<u>Güter-Verkehr</u>		<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-Verkehr</u>		<u>Güter-Verkehr</u>				
	<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>				
	0		16		0		0		0		0				
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw			
00-01		0	0,00	0		0		0		0		0	0	00-01	
01-02		0	0,00	0		0		0		0		0	0	01-02	
02-03		0	0,00	0		0		0		0		0	0	02-03	
03-04		0	0,00	0		0		0		0		0	0	03-04	
04-05		0	0,00	0		0		0		0		0	0	04-05	
05-06		0	0,00	0		0		0		0		0	0	05-06	
06-07		0	0,00	0		0		0		0		0	0	06-07	
07-08		0	0,00	0		0		0		0		0	0	07-08	
08-09		0	0,88	0		0		0		0		0	0	08-09	
09-10		0	2,87	0		0		0		0		0	0	09-10	
10-11		0	5,26	1		0		0		0		0	1	10-11	
11-12		0	7,01	1		0		0		0		0	1	11-12	
12-13		0	11,84	2		0		0		0		0	2	12-13	
13-14		0	10,03	2		0		0		0		0	2	13-14	
14-15		0	9,89	2		0		0		0		0	2	14-15	
15-16		0	8,18	1		0		0		0		0	1	15-16	
16-17		0	9,94	2		0		0		0		0	2	16-17	
17-18		0	13,64	2		0		0		0		0	2	17-18	
18-19		0	10,33	2		0		0		0		0	2	18-19	
19-20		0	10,13	2		0		0		0		0	2	19-20	
20-21		0	0,00	0		0		0		0		0	0	20-21	
21-22		0	0,00	0		0		0		0		0	0	21-22	
22-23		0	0,00	0		0		0		0		0	0	22-23	
23-24		0	0,00	0		0		0		0		0	0	23-24	
Summe		0,00	0	100,00	16	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	16	Summe
Komment.		EAR 1991						EAR 2005 GE/GI						2	Maximum

Maximum

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

<u>Bezugswert</u>	Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz
-------------------	--

Stunde	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiet)						Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiet)						Gesamt-Verkehr	Stunde
	<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-Verkehr</u>		<u>Güter-Verkehr</u>		<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-Verkehr</u>		<u>Güter-Verkehr</u>			
	<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>			
	0		16		0		0		0		0			
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz	
00-01		0	0,00	0	0	0		0		0		0	0	00-01
01-02		0	0,00	0	0	0		0		0		0	0	01-02
02-03		0	0,00	0	0	0		0		0		0	0	02-03
03-04		0	0,00	0	0	0		0		0		0	0	03-04
04-05		0	0,00	0	0	0		0		0		0	0	04-05
05-06		0	0,00	0	0	0		0		0		0	0	05-06
06-07		0	0,00	0	0	0		0		0		0	0	06-07
07-08		0	0,00	0	0	0		0		0		0	0	07-08
08-09		0	3,75	1	0	0		0		0		0	1	08-09
09-10		0	8,48	1	0	0		0		0		0	1	09-10
10-11		0	7,45	1	0	0		0		0		0	1	10-11
11-12		0	8,38	1	0	0		0		0		0	1	11-12
12-13		0	11,59	2	0	0		0		0		0	2	12-13
13-14		0	11,20	2	0	0		0		0		0	2	13-14
14-15		0	10,28	2	0	0		0		0		0	2	14-15
15-16		0	9,11	1	0	0		0		0		0	1	15-16
16-17		0	10,86	2	0	0		0		0		0	2	16-17
17-18		0	7,99	1	0	0		0		0		0	1	17-18
18-19		0	6,53	1	0	0		0		0		0	1	18-19
19-20		0	4,38	1	0	0		0		0		0	1	19-20
20-21		0	0,00	0	0	0		0		0		0	0	20-21
21-22		0	0,00	0	0	0		0		0		0	0	21-22
22-23		0	0,00	0	0	0		0		0		0	0	22-23
23-24		0	0,00	0	0	0		0		0		0	0	23-24
Summe	0,00	0	100,00	16	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	16	Summe
Komment.	EAR 1991						EAR 2005 GE/GI						16	Maximum

Maximum

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Parkplatzbelegung je Stunde im Personenverkehr [Pkw]

Bezugswert: Mittelwerte des täglichen Quell-/Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Pkw

Stunde	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiet)												Kommentar	Stunde
	Beschäftigten-V.				Kunden-V.				Pkw-Verkehr insgesamt					
	Bezugswert				Bezugswert				Bezugswert					
	0				16				16					
ZV	QV	Belegung	max. h	ZV	QV	Belegung	max. h	ZV	QV	Belegung	max. h			
00-01	0	0	0		0	0	0		0	0	0			00-01
01-02	0	0	0		0	0	0		0	0	0			01-02
02-03	0	0	0		0	0	0		0	0	0			02-03
03-04	0	0	0		0	0	0		0	0	0			03-04
04-05	0	0	0		0	0	0		0	0	0			04-05
05-06	0	0	0		0	0	0		0	0	0			05-06
06-07	0	0	0		0	0	0		0	0	0			06-07
07-08	0	0	0		0	0	0		0	0	0			07-08
08-09	0	0	0		1	0	0		1	0	0			08-09
09-10	0	0	0		1	0	1		1	0	1			09-10
10-11	0	0	0		1	1	2		1	1	2			10-11
11-12	0	0	0		1	1	2		1	1	2			11-12
12-13	0	0	0		2	2	2		2	2	2			12-13
13-14	0	0	0		2	2	2		2	2	2			13-14
14-15	0	0	0		2	2	2		2	2	2			14-15
15-16	0	0	0		1	1	2		1	1	2			15-16
16-17	0	0	0		2	2	2	Maximum	2	2	2	Maximum		16-17
17-18	0	0	0		1	2	2		1	2	2			17-18
18-19	0	0	0		1	2	1		1	2	1			18-19
19-20	0	0	0		1	2	0		1	2	0			19-20
20-21	0	0	0		0	0	0		0	0	0			20-21
21-22	0	0	0		0	0	0		0	0	0			21-22
22-23	0	0	0		0	0	0		0	0	0			22-23
23-24	0	0	0		0	0	0		0	0	0			23-24
Maximum			0				2				2			Maximum



**Verkehrsgutachten zum
Bebauungsplanverfahren 2-64 im Bezirk
Friedrichshain-Kreuzberg
von Berlin
– Ergebnisbericht –**

Projekt-Nr.: 55 23 05

Anlage 2.4

**Tageszeitliche Verteilung des Kfz-Ver-
kehrs (Konferenzräume)**

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

Stunde	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiet)						Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiet)						Gesamt-Verkehr	Stunde	
	Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr				
	Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert				
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw			Kfz
00-01		0	0,00	0	0	0		0		0		0	0	0	00-01
01-02		0	0,00	0	0	0		0		0		0	0	0	01-02
02-03		0	0,00	0	0	0		0		0		0	0	0	02-03
03-04		0	0,00	0	0	0		0		0		0	0	0	03-04
04-05		0	0,00	0	0	0		0		0		0	0	0	04-05
05-06		0	0,00	0	0	0		0		0		0	0	0	05-06
06-07		0	0,93	0	0	0		0		0		0	0	0	06-07
07-08		0	0,93	0	0	0		0		0		0	0	0	07-08
08-09		0	1,40	0	0	0		0		0		0	0	0	08-09
09-10		0	2,34	0	0	0		0		0		0	0	0	09-10
10-11		0	2,34	0	0	0		0		0		0	0	0	10-11
11-12		0	5,61	1	0	0		0		0		0	1	1	11-12
12-13		0	7,94	1	0	0		0		0		0	1	1	12-13
13-14		0	4,67	1	0	0		0		0		0	1	1	13-14
14-15		0	3,27	0	0	0		0		0		0	0	0	14-15
15-16		0	14,95	2	0	0		0		0		0	2	2	15-16
16-17		0	24,77	4	0	0		0		0		0	4	4	16-17
17-18		0	20,09	3	0	0		0		0		0	3	3	17-18
18-19		0	7,48	1	0	0		0		0		0	1	1	18-19
19-20		0	3,27	0	0	0		0		0		0	0	0	19-20
20-21		0	0,00	0	0	0		0		0		0	0	0	20-21
21-22		0	0,00	0	0	0		0		0		0	0	0	21-22
22-23		0	0,00	0	0	0		0		0		0	0	0	22-23
23-24		0	0,00	0	0	0		0		0		0	0	0	23-24
Summe	0,00	0	100,00	15	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	15	15	Summe
Komment.	EAR 1991						EAR 2005 GE/GI						4	Maximum	

Maximum

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

<u>Bezugswert</u>	Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz
-------------------	--

Stunde	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiet)						Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiet)						Gesamt-Verkehr 15 Kfz	Stunde
	<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-Verkehr</u>		<u>Güter-Verkehr</u>		<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-Verkehr</u>		<u>Güter-Verkehr</u>			
	<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>			
	0		15		0		0		0		0			
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw		
00-01		0	0,00	0	0	0		0		0		0	0	00-01
01-02		0	0,00	0	0	0		0		0		0	0	01-02
02-03		0	0,00	0	0	0		0		0		0	0	02-03
03-04		0	0,00	0	0	0		0		0		0	0	03-04
04-05		0	0,00	0	0	0		0		0		0	0	04-05
05-06		0	0,00	0	0	0		0		0		0	0	05-06
06-07		0	11,68	2	0	0		0		0		0	2	06-07
07-08		0	28,50	4	0	0		0		0		0	4	07-08
08-09		0	31,78	5	0	0		0		0		0	5	08-09
09-10		0	3,27	0	0	0		0		0		0	0	09-10
10-11		0	3,27	0	0	0		0		0		0	0	10-11
11-12		0	1,87	0	0	0		0		0		0	0	11-12
12-13		0	5,61	1	0	0		0		0		0	1	12-13
13-14		0	3,74	1	0	0		0		0		0	1	13-14
14-15		0	2,80	0	0	0		0		0		0	0	14-15
15-16		0	2,34	0	0	0		0		0		0	0	15-16
16-17		0	4,21	1	0	0		0		0		0	1	16-17
17-18		0	0,93	0	0	0		0		0		0	0	17-18
18-19		0	0,00	0	0	0		0		0		0	0	18-19
19-20		0	0,00	0	0	0		0		0		0	0	19-20
20-21		0	0,00	0	0	0		0		0		0	0	20-21
21-22		0	0,00	0	0	0		0		0		0	0	21-22
22-23		0	0,00	0	0	0		0		0		0	0	22-23
23-24		0	0,00	0	0	0		0		0		0	0	23-24
Summe	0,00	0	100,00	15	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	15	Summe
Komment.	EAR 1991						EAR 2005 GE/GI						5 Maximum	

Maximum

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Parkplatzbelegung je Stunde im Personenverkehr [Pkw]

Bezugswert: Mittelwerte des täglichen Quell-/Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Pkw

Stunde	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiet)												Kommentar	Stunde
	<u>Beschäftigten-V.</u>				<u>Kunden-V.</u>				<u>Pkw-Verkehr insgesamt</u>					
	<u>Bezugswert</u>				<u>Bezugswert</u>				<u>Bezugswert</u>					
	0				15				15					
ZV	QV	Belegung	max. h	ZV	QV	Belegung	max. h	ZV	QV	Belegung	max. h			
00-01	0	0	0		0	0	0		0	0	0			00-01
01-02	0	0	0		0	0	0		0	0	0			01-02
02-03	0	0	0		0	0	0		0	0	0			02-03
03-04	0	0	0		0	0	0		0	0	0			03-04
04-05	0	0	0		0	0	0		0	0	0			04-05
05-06	0	0	0		0	0	0		0	0	0			05-06
06-07	0	0	0		2	0	2		2	0	2			06-07
07-08	0	0	0		4	0	6		4	0	6			07-08
08-09	0	0	0		5	0	10		5	0	10			08-09
09-10	0	0	0		0	0	10		0	0	10			09-10
10-11	0	0	0		0	0	11 Maximum		0	0	11 Maximum			10-11
11-12	0	0	0		0	1	10		0	1	10			11-12
12-13	0	0	0		1	1	10		1	1	10			12-13
13-14	0	0	0		1	1	10		1	1	10			13-14
14-15	0	0	0		0	0	9		0	0	9			14-15
15-16	0	0	0		0	2	8		0	2	8			15-16
16-17	0	0	0		1	4	4		1	4	4			16-17
17-18	0	0	0		0	3	2		0	3	2			17-18
18-19	0	0	0		0	1	0		0	1	0			18-19
19-20	0	0	0		0	0	0		0	0	0			19-20
20-21	0	0	0		0	0	0		0	0	0			20-21
21-22	0	0	0		0	0	0		0	0	0			21-22
22-23	0	0	0		0	0	0		0	0	0			22-23
23-24	0	0	0		0	0	0		0	0	0			23-24
Maximum			0				11				11			Maximum



**Verkehrsgutachten zum
Bebauungsplanverfahren 2-64 im Bezirk
Friedrichshain-Kreuzberg
von Berlin
– Ergebnisbericht –**

Projekt-Nr.: 55 23 05

Anlage 2.4

**Tageszeitliche Verteilung des Rad-
Verkehrs (Konferenzräume)**

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

Stunde	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiet)						Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiet)						Gesamt-Verkehr Kfz	Stunde
	<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-Verkehr</u>		<u>Güter-Verkehr</u>		<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-Verkehr</u>		<u>Güter-Verkehr</u>			
	<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>			
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw		
00-01		0	0,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	00-01
01-02		0	0,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	01-02
02-03		0	0,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	02-03
03-04		0	0,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	03-04
04-05		0	0,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	04-05
05-06		0	0,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	05-06
06-07		0	0,93	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	06-07
07-08		0	0,93	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	07-08
08-09		0	1,40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	08-09
09-10		0	2,34	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	09-10
10-11		0	2,34	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	10-11
11-12		0	5,61	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	11-12
12-13		0	7,94	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	12-13
13-14		0	4,67	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	13-14
14-15		0	3,27	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	14-15
15-16		0	14,95	5	0	0	0	0	0	0	0	0	5	15-16
16-17		0	24,77	9	0	0	0	0	0	0	0	0	9	16-17
17-18		0	20,09	7	0	0	0	0	0	0	0	0	7	17-18
18-19		0	7,48	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	18-19
19-20		0	3,27	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	19-20
20-21		0	0,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20-21
21-22		0	0,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21-22
22-23		0	0,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22-23
23-24		0	0,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23-24
Summe	0,00	0	100,00	35	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	35	Summe
Komment.	EAR 1991						EAR 2005 GE/GI						9	Maximum

Maximum

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert	Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz
------------	--

Stunde	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiet)						Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiet)						Gesamt-Verkehr	Stunde
	Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr			
	Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert			
	0		35		0		0		0		0			
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz	
00-01		0	0,00	0		0		0		0		0	0	00-01
01-02		0	0,00	0		0		0		0		0	0	01-02
02-03		0	0,00	0		0		0		0		0	0	02-03
03-04		0	0,00	0		0		0		0		0	0	03-04
04-05		0	0,00	0		0		0		0		0	0	04-05
05-06		0	0,00	0		0		0		0		0	0	05-06
06-07		0	11,68	4		0		0		0		0	4	06-07
07-08		0	28,50	10		0		0		0		0	10	07-08
08-09		0	31,78	11		0		0		0		0	11	08-09
09-10		0	3,27	1		0		0		0		0	1	09-10
10-11		0	3,27	1		0		0		0		0	1	10-11
11-12		0	1,87	1		0		0		0		0	1	11-12
12-13		0	5,61	2		0		0		0		0	2	12-13
13-14		0	3,74	1		0		0		0		0	1	13-14
14-15		0	2,80	1		0		0		0		0	1	14-15
15-16		0	2,34	1		0		0		0		0	1	15-16
16-17		0	4,21	1		0		0		0		0	1	16-17
17-18		0	0,93	0		0		0		0		0	0	17-18
18-19		0	0,00	0		0		0		0		0	0	18-19
19-20		0	0,00	0		0		0		0		0	0	19-20
20-21		0	0,00	0		0		0		0		0	0	20-21
21-22		0	0,00	0		0		0		0		0	0	21-22
22-23		0	0,00	0		0		0		0		0	0	22-23
23-24		0	0,00	0		0		0		0		0	0	23-24
Summe	0,00	0	100,00	35	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	35	Summe
Komment.	EAR 1991						EAR 2005 GE/GI						35	Maximum

Maximum

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Parkplatzbelegung je Stunde im Personenverkehr [Pkw]

Bezugswert: Mittelwerte des täglichen Quell-/Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Pkw

Stunde	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiet)												Kommentar	Stunde
	Beschäftigten-V.				Kunden-V.				Pkw-Verkehr insgesamt					
	Bezugswert				Bezugswert				Bezugswert					
	0				35				35					
ZV	QV	Belegung	max. h	ZV	QV	Belegung	max. h	ZV	QV	Belegung	max. h			
00-01	0	0	0		0	0	0		0	0	0			00-01
01-02	0	0	0		0	0	0		0	0	0			01-02
02-03	0	0	0		0	0	0		0	0	0			02-03
03-04	0	0	0		0	0	0		0	0	0			03-04
04-05	0	0	0		0	0	0		0	0	0			04-05
05-06	0	0	0		0	0	0		0	0	0			05-06
06-07	0	0	0		4	0	4		4	0	4			06-07
07-08	0	0	0		10	0	13		10	0	13			07-08
08-09	0	0	0		11	0	24		11	0	24			08-09
09-10	0	0	0		1	1	24		1	1	24			09-10
10-11	0	0	0		1	1	25 Maximum		1	1	25 Maximum			10-11
11-12	0	0	0		1	2	23		1	2	23			11-12
12-13	0	0	0		2	3	23		2	3	23			12-13
13-14	0	0	0		1	2	22		1	2	22			13-14
14-15	0	0	0		1	1	22		1	1	22			14-15
15-16	0	0	0		1	5	18		1	5	18			15-16
16-17	0	0	0		1	9	10		1	9	10			16-17
17-18	0	0	0		0	7	4		0	7	4			17-18
18-19	0	0	0		0	3	1		0	3	1			18-19
19-20	0	0	0		0	1	0		0	1	0			19-20
20-21	0	0	0		0	0	0		0	0	0			20-21
21-22	0	0	0		0	0	0		0	0	0			21-22
22-23	0	0	0		0	0	0		0	0	0			22-23
23-24	0	0	0		0	0	0		0	0	0			23-24
Maximum			0				25				25			Maximum



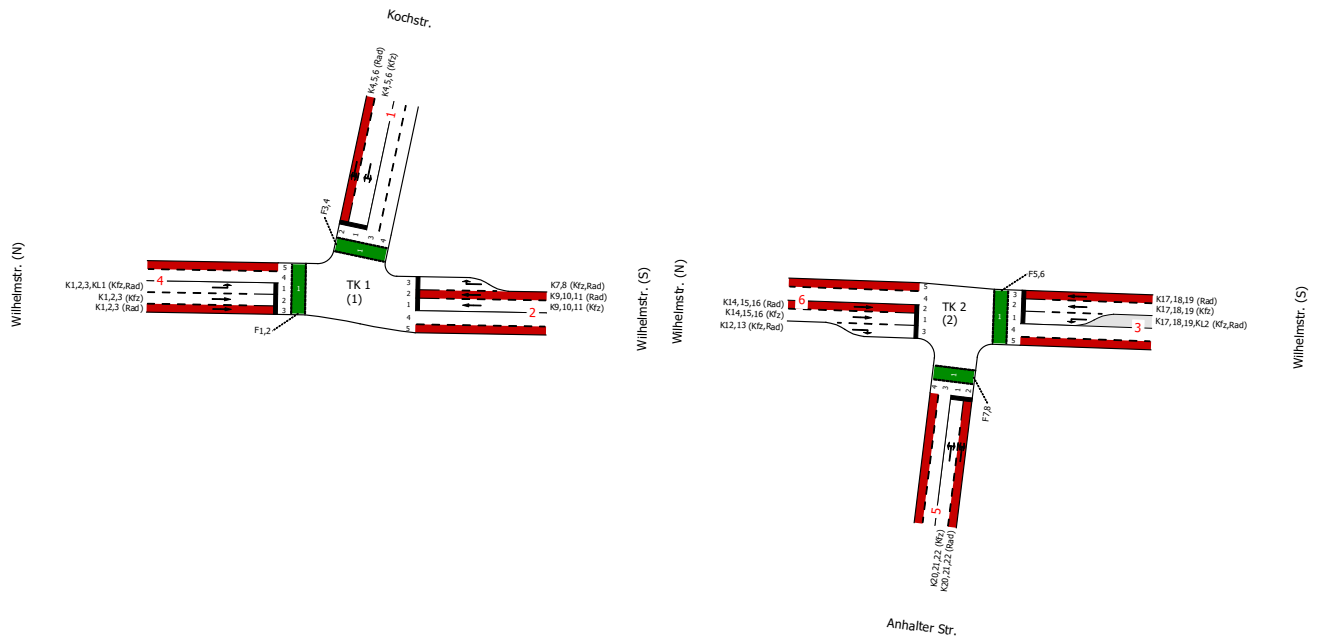
**Verkehrsgutachten zum
Bebauungsplanverfahren 2-64 im Bezirk
Friedrichshain-Kreuzberg
von Berlin
– Ergebnisbericht –**

Projekt-Nr.: 55 23 05

Anlage 3.1

**Leistungsfähigkeitsuntersuchung an
den Knotenpunkten**

LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.



Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	



LISA

Früh-Spitzenstunde

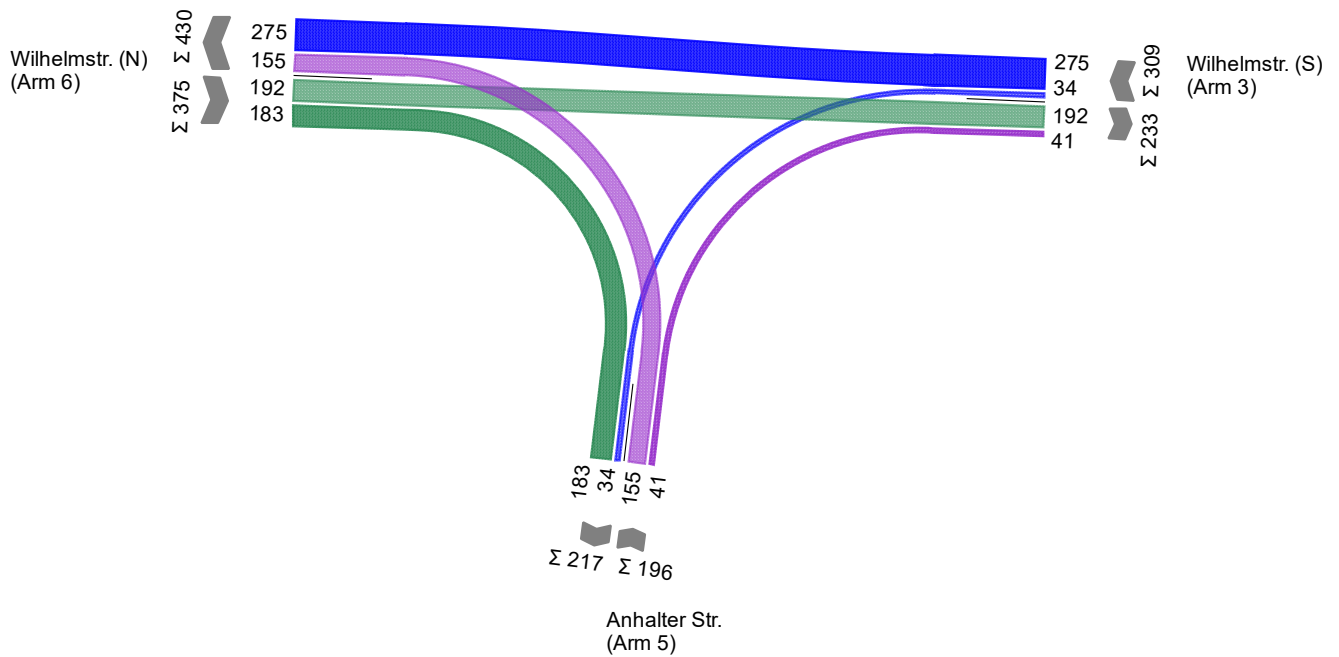
Zählung 21.11.2023

Spitzenstunde 07:00 - 08:00

Auf Basis eines Zeitintervalls 21.11.2023 07:00 - 21.11.2023 08:00

880 Pkw + Krad + Lieferfg + Lkw + Lastzug + Bus

von\nach	3	5	6	Arm	Fußg.	Rad
3		34	275	3		
5	41		155	5		
6	192	183		6		



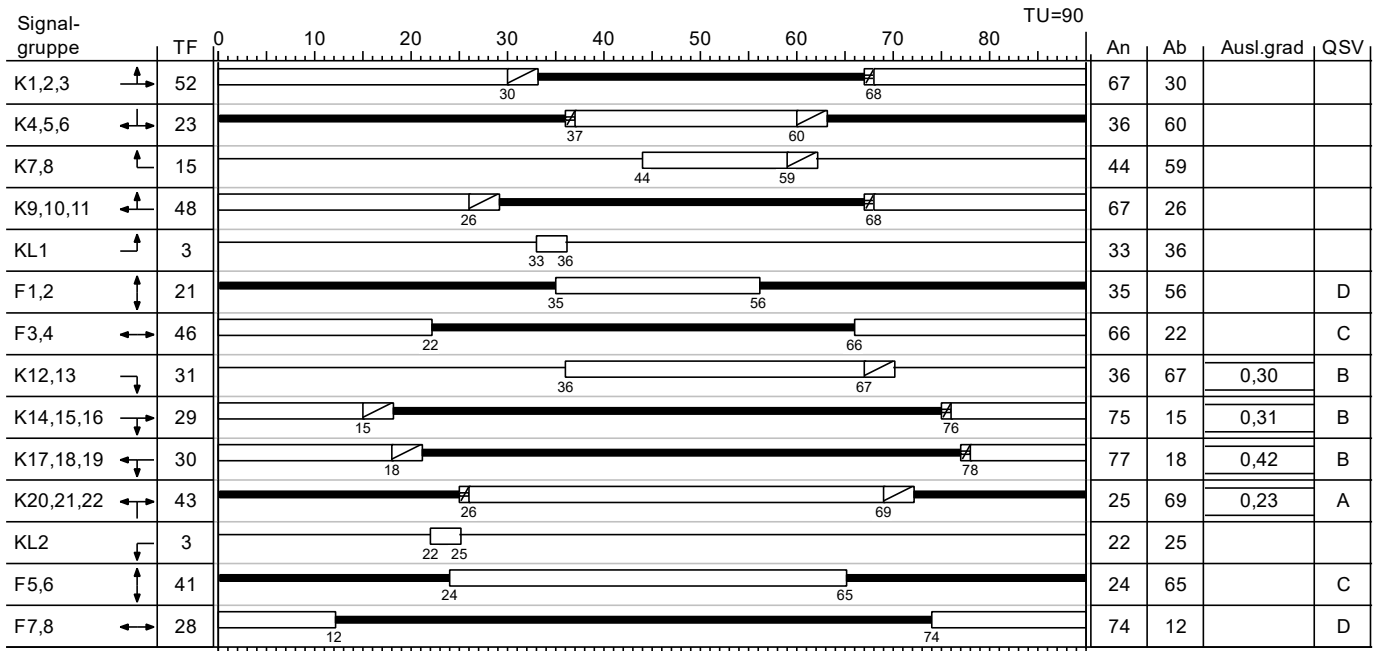
Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

SZP 3 - Früh - Bestand (7-8)



stadtraum

LISA



HBS 2015

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	



LISA

MIV - SZP 3 - Früh - Bestand (7-8) (TU=90) - Frühspitzenstunde 7-8 Uhr

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	ta [s]	ts [s]	fa [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	tb [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	LK [m]	N _{MS,95>nk} [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	1	←	K4,5,6	23	24	67	0,267	0	0,000	1,800	2000	534	13	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
2	3	↑	K7,8	15	16	75	0,178	0	0,000	1,800	2000	356	9	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
	1	←	K9,10,11	48	49	42	0,544	0	0,000	1,800	2000	1088	27	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
4	1	↑	K1,2,3, KL1	52	53	38	0,589	0	0,000	1,800	2000	843	21	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
	2	→	K1,2,3	52	53	38	0,589	0	0,000	1,800	2000	1178	29	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
3	2	←	K17,18,19	30	31	60	0,344	275	6,875	1,899	1896	652	16	0,431	5,707	9,747	61,699		-	0,422	25,034	B		
	1	↓	K17,18,19, KL2	30	31	60	0,344	34	0,850	1,800	2000	449	11	0,046	0,716	2,147	12,882	30,000	-	0,076	27,867	B		
5	1	↔	K20,21,22	43	44	47	0,489	196	4,900	2,040	1765	863	22	0,166	2,983	5,904	40,206		-	0,227	13,910	A		
6	1	→	K14,15,16	29	30	61	0,333	192	4,800	1,962	1835	611	15	0,263	3,838	7,151	46,768		-	0,314	23,908	B		
	3	↓	K12,13	31	32	59	0,356	183	4,575	2,102	1713	610	15	0,246	3,545	6,729	47,157		-	0,300	22,347	B		
Knotenpunktssummen:								880				7184												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,320	-		
				TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

Fußgängerverkehr - SZP 3 - Früh - Bestand (7-8) (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts 1 [s]	tw 1, Insel [s]	ts 2 [s]	tw 2, Insel [s]	tw max [s]	QSV	Bemerkung
1	1 (1)	F3,4	Einzelne Furt	-	44				44,000	C	
4	1 (4)	F1,2	Einzelne Furt	-	69				69,000	D	
3	1 (3)	F5,6	Einzelne Furt	-	49				49,000	C	
5	1 (5)	F7,8	Einzelne Furt	-	62				62,000	D	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _F	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>nk}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t _{S 1}	Sperrzeit 1	[s]
t _{w 1, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t _{S 2}	Sperrzeit 2	[s]
t _{w 2, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t _{w max}	Max. Wartezeit	[s]

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	



LISA

Früh-Spitzenstunde

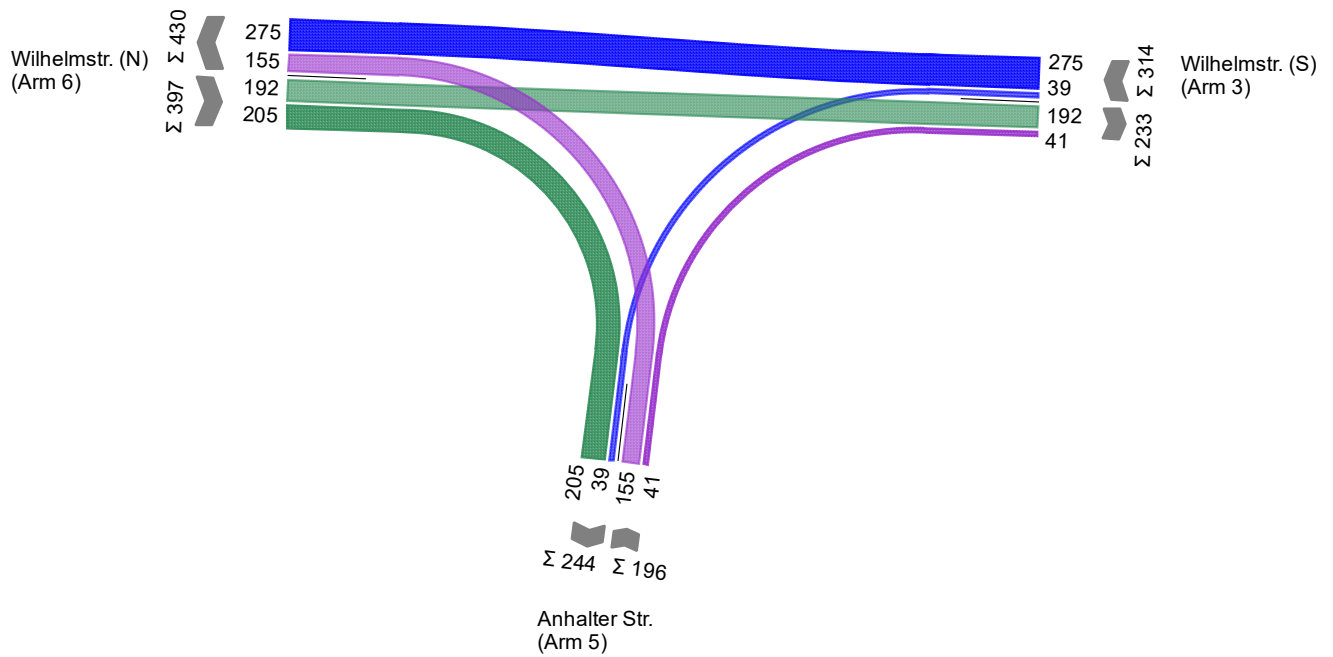
Zählung 21.11.2023

Spitzenstunde 07:00 - 08:00

Auf Basis eines Zeitintervalls 21.11.2023 07:00 - 21.11.2023 08:00

880 Pkw + Krad + Lieferfg + Lkw + Lastzug + Bus

von\nach	3	5	6	Arm	Fußg.	Rad
3		39	275	3		
5	41		155	5		
6	192	205		6		



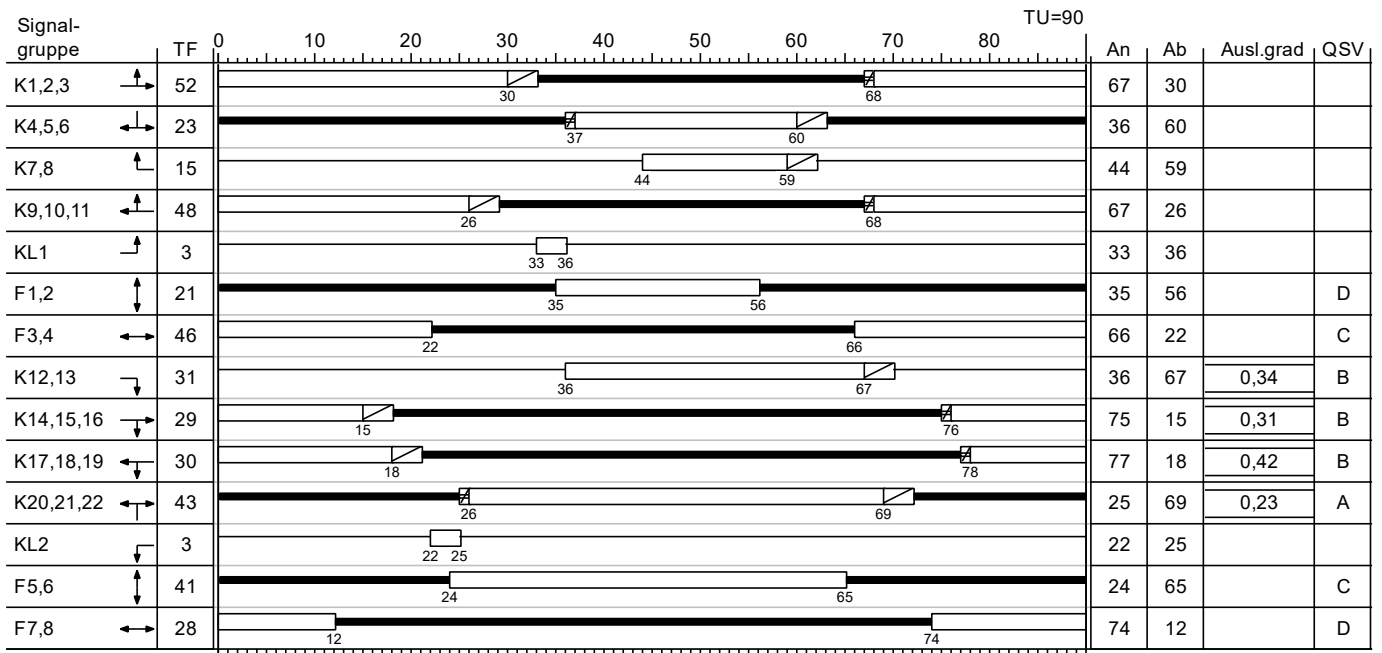
Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

SZP 3 - Früh - Bestand mit BMZ (7-8)



stadtraum

LISA



HBS 2015

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	



MIV - SZP 3 - Früh - Bestand mit BMZ (7-8) (TU=90) - Frühspitzenstunde mit BMZ 7-8 Uhr

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	ta [s]	ts [s]	fa [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	tb [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	LK [m]	N _{MS,95>TK} [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	1		K4,5,6	23	24	67	0,267	0	0,000	1,800	2000	534	13	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
2	3		K7,8	15	16	75	0,178	0	0,000	1,800	2000	356	9	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
	1		K9,10,11	48	49	42	0,544	0	0,000	1,800	2000	1088	27	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
4	1		K1,2,3, KL1	52	53	38	0,589	0	0,000	1,800	2000	843	21	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
	2		K1,2,3	52	53	38	0,589	0	0,000	1,800	2000	1178	29	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
3	2		K17,18,19	30	31	60	0,344	275	6,875	1,899	1896	652	16	0,431	5,707	9,747	61,699		-	0,422	25,034	B		
	1		K17,18,19, KL2	30	31	60	0,344	39	0,975	1,800	2000	449	11	0,053	0,824	2,359	14,154	30,000	-	0,087	27,993	B		
5	1		K20,21,22	43	44	47	0,489	196	4,900	2,040	1765	863	22	0,166	2,983	5,904	40,206		-	0,227	13,910	A		
6	1		K14,15,16	29	30	61	0,333	192	4,800	1,962	1835	611	15	0,263	3,838	7,151	46,768		-	0,314	23,908	B		
	3		K12,13	31	32	59	0,356	205	5,125	2,102	1713	610	15	0,292	4,041	7,441	52,147		-	0,336	22,922	B		
Knotenpunktssummen:								907				7184												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,327	-		
				TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

Fußgängerverkehr - SZP 3 - Früh - Bestand mit BMZ (7-8) (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts 1 [s]	tw 1, Insel [s]	ts 2 [s]	tw 2, Insel [s]	tw max [s]	QSV	Bemerkung
1	1 (1)	F3,4	Einzelne Furt	-	44				44,000	C	
4	1 (4)	F1,2	Einzelne Furt	-	69				69,000	D	
3	1 (3)	F5,6	Einzelne Furt	-	49				49,000	C	
5	1 (5)	F7,8	Einzelne Furt	-	62				62,000	D	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _F	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>TK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t _{S 1}	Sperrzeit 1	[s]
t _{w 1, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t _{S 2}	Sperrzeit 2	[s]
t _{w 2, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t _{w max}	Max. Wartezeit	[s]

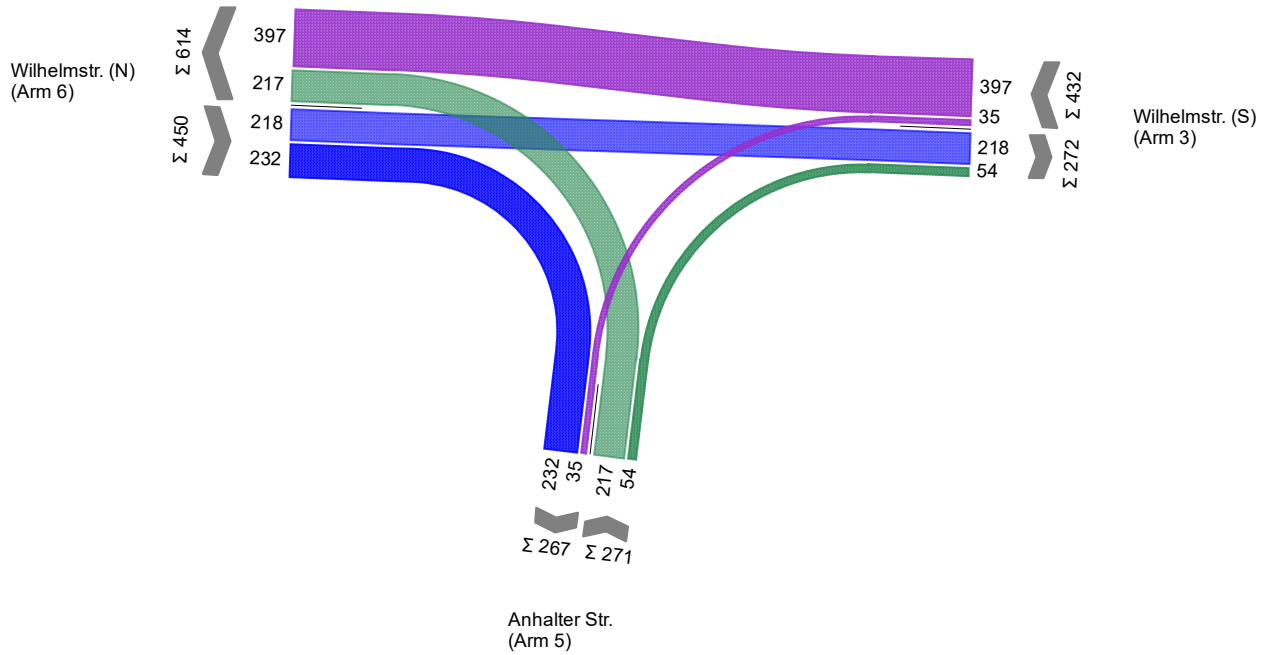
Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	



LISA

Frühspitzenstunde 8-9 Uhr

von/nach	3	5	6
3		35	397
5	54		217
6	218	232	



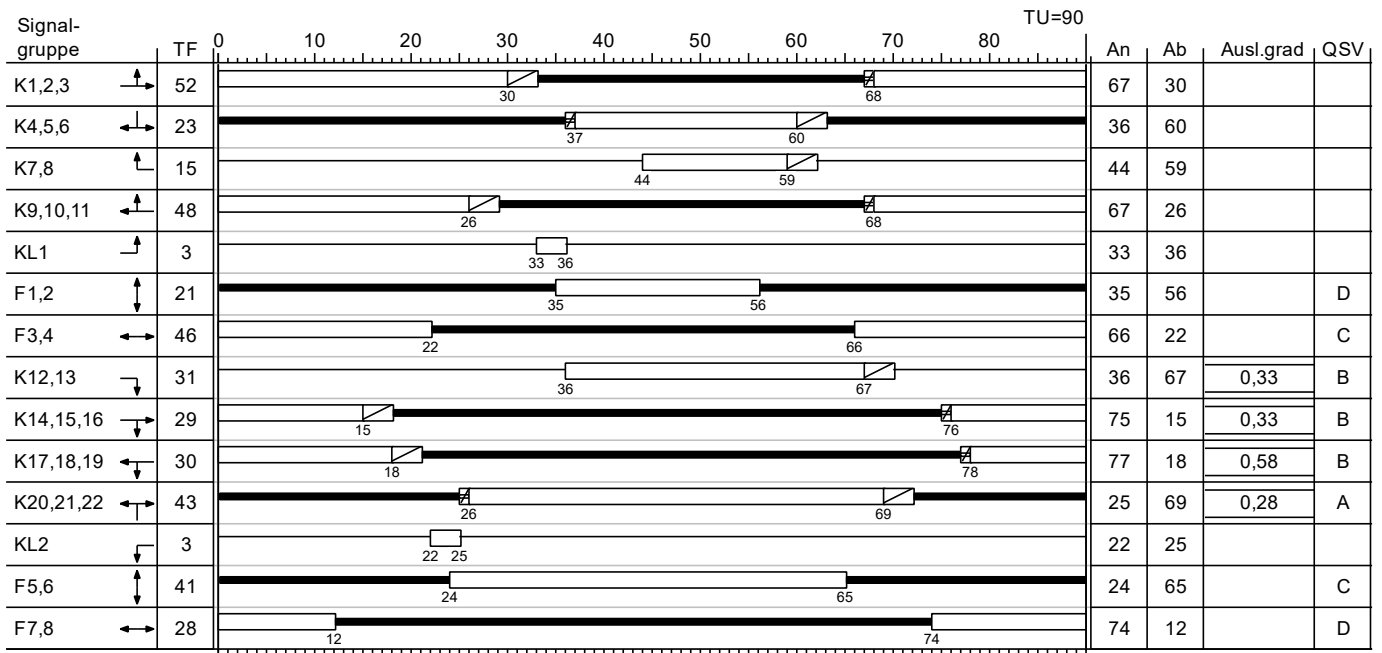
Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

SZP 3 - Früh - Bestand (8-9)



stadtraum

LISA



HBS 2015

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	



LISA

MIV - SZP 3 - Früh - Bestand (8-9) (TU=90) - Frühspitzenstunde 8-9 Uhr

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _s [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _b [s/Kfz]	q _s [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _c [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	LK [m]	N _{MS,95>nK} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	1		K4,5,6	23	24	67	0,267	0	0,000	1,800	2000	534	13	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
2	3		K7,8	15	16	75	0,178	0	0,000	1,800	2000	356	9	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
	1		K9,10,11	48	49	42	0,544	0	0,000	1,800	2000	1088	27	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
4	1		K1,2,3, KL1	52	53	38	0,589	0	0,000	1,800	2000	843	21	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
	2		K1,2,3	52	53	38	0,589	0	0,000	1,800	2000	1178	29	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
3	2		K17,18,19	30	31	60	0,344	397	9,925	1,800	2000	688	17	0,859	8,982	14,051	84,306		-	0,577	28,656	B		
	1		K17,18,19, KL2	30	31	60	0,344	35	0,875	1,800	2000	437	11	0,048	0,744	2,203	13,218	30,000	-	0,080	28,333	B		
5	1		K20,21,22	43	44	47	0,489	271	6,775	1,800	2000	978	24	0,219	4,223	7,698	46,188		-	0,277	14,397	A		
6	1		K14,15,16	29	30	61	0,333	218	5,450	1,800	2000	666	17	0,280	4,359	7,890	47,340		-	0,327	23,980	B		
	3		K12,13	31	32	59	0,356	232	5,800	1,800	2000	712	18	0,279	4,505	8,095	48,570		-	0,326	22,524	B		
Knotenpunktssummen:								1153				7480												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,399	-		
				TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

Fußgängerverkehr - SZP 3 - Früh - Bestand (8-9) (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t _{s1} [s]	t _{w1, Insel} [s]	t _{s2} [s]	t _{w2, Insel} [s]	t _{wmax} [s]	QSV	Bemerkung
1	1 (1)	F3,4	Einzelne Furt	-	44				44,000	C	
4	1 (4)	F1,2	Einzelne Furt	-	69				69,000	D	
3	1 (3)	F5,6	Einzelne Furt	-	49				49,000	C	
5	1 (5)	F7,8	Einzelne Furt	-	62				62,000	D	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _s	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
n _c	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>nK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t _{s1}	Sperrzeit 1	[s]
t _{w1, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t _{s2}	Sperrzeit 2	[s]
t _{w2, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t _{wmax}	Max. Wartezeit	[s]

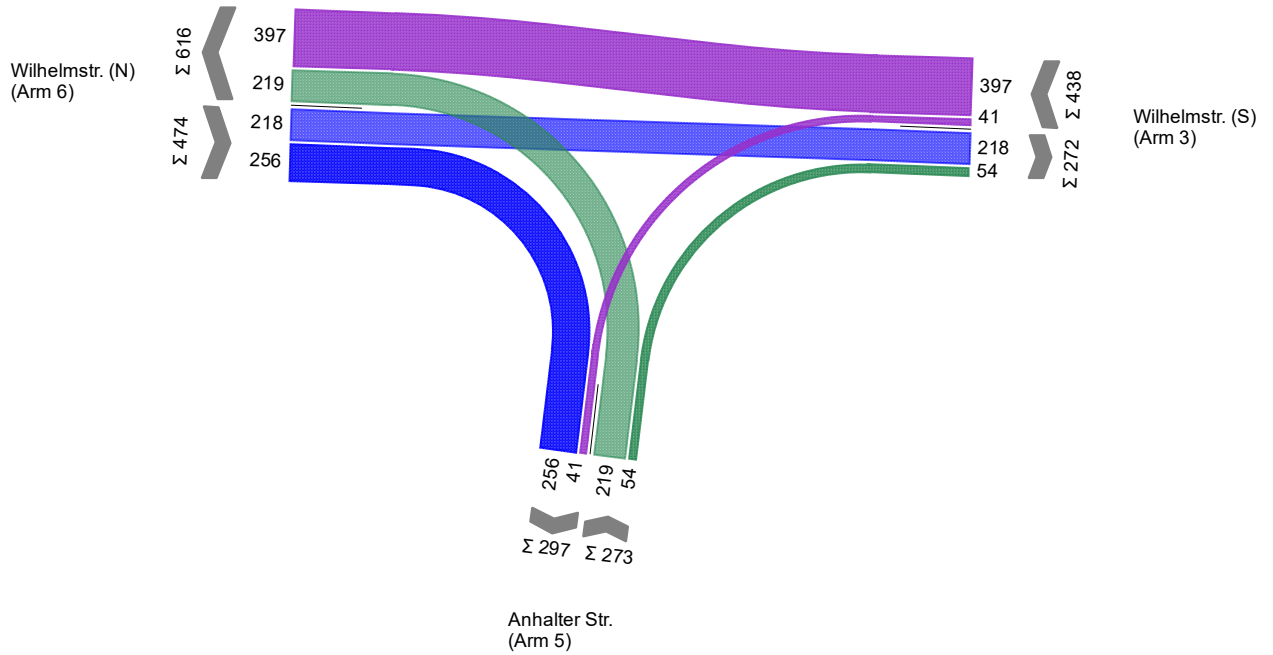
Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	



LISA

Frühspitzenstunde mit BMZ 8-9 Uhr

von/nach	3	5	6
3		41	397
5	54		219
6	218	256	



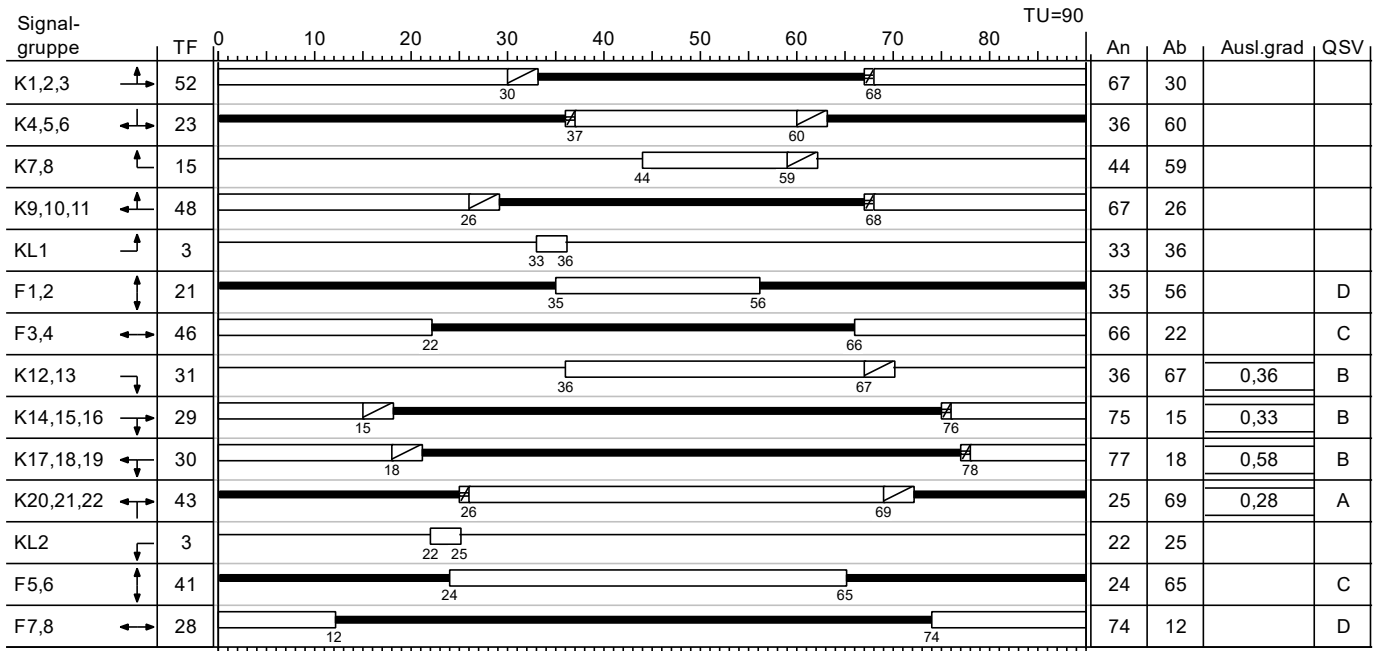
Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

SZP 3 - Früh - Bestand mit BMZ (8-9)



stadtraum

LISA



HBS 2015

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	



LISA

MIV - SZP 3 - Früh - Bestand mit BMZ (8-9) (TU=90) - Frühspitzenstunde mit BMZ 8-9 Uhr

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _s [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	L _K [m]	N _{MS,95>N_K} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	1		K4,5,6	23	24	67	0,267	0	0,000	1,800	2000	534	13	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
2	3		K7,8	15	16	75	0,178	0	0,000	1,800	2000	356	9	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
	1		K9,10,11	48	49	42	0,544	0	0,000	1,800	2000	1088	27	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
4	1		K1,2,3, KL1	52	53	38	0,589	0	0,000	1,800	2000	843	21	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
	2		K1,2,3	52	53	38	0,589	0	0,000	1,800	2000	1178	29	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
3	2		K17,18,19	30	31	60	0,344	397	9,925	1,800	2000	688	17	0,859	8,982	14,051	84,306		-	0,577	28,656	B		
	1		K17,18,19, KL2	30	31	60	0,344	41	1,025	1,800	2000	437	11	0,058	0,875	2,457	14,742	30,000	-	0,094	28,503	B		
5	1		K20,21,22	43	44	47	0,489	273	6,825	1,800	2000	978	24	0,221	4,260	7,751	46,506		-	0,279	14,420	A		
6	1		K14,15,16	29	30	61	0,333	218	5,450	1,800	2000	666	17	0,280	4,359	7,890	47,340		-	0,327	23,980	B		
	3		K12,13	31	32	59	0,356	256	6,400	1,800	2000	712	18	0,327	5,054	8,856	53,136		-	0,360	23,060	B		
Knotenpunktssummen:								1185				7480												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,405	-		
				TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

Fußgängerverkehr - SZP 3 - Früh - Bestand mit BMZ (8-9) (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t _{s1} [s]	t _{w1, Insel} [s]	t _{s2} [s]	t _{w2, Insel} [s]	t _{wmax} [s]	QSV	Bemerkung
1	1 (1)	F3,4	Einzelne Furt	-	44				44,000	C	
4	1 (4)	F1,2	Einzelne Furt	-	69				69,000	D	
3	1 (3)	F5,6	Einzelne Furt	-	49				49,000	C	
5	1 (5)	F7,8	Einzelne Furt	-	62				62,000	D	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
L _K	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>N_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t _{s1}	Sperrzeit 1	[s]
t _{w1, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t _{s2}	Sperrzeit 2	[s]
t _{w2, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t _{wmax}	Max. Wartezeit	[s]

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	



LISA

Maximaler Stundenwert

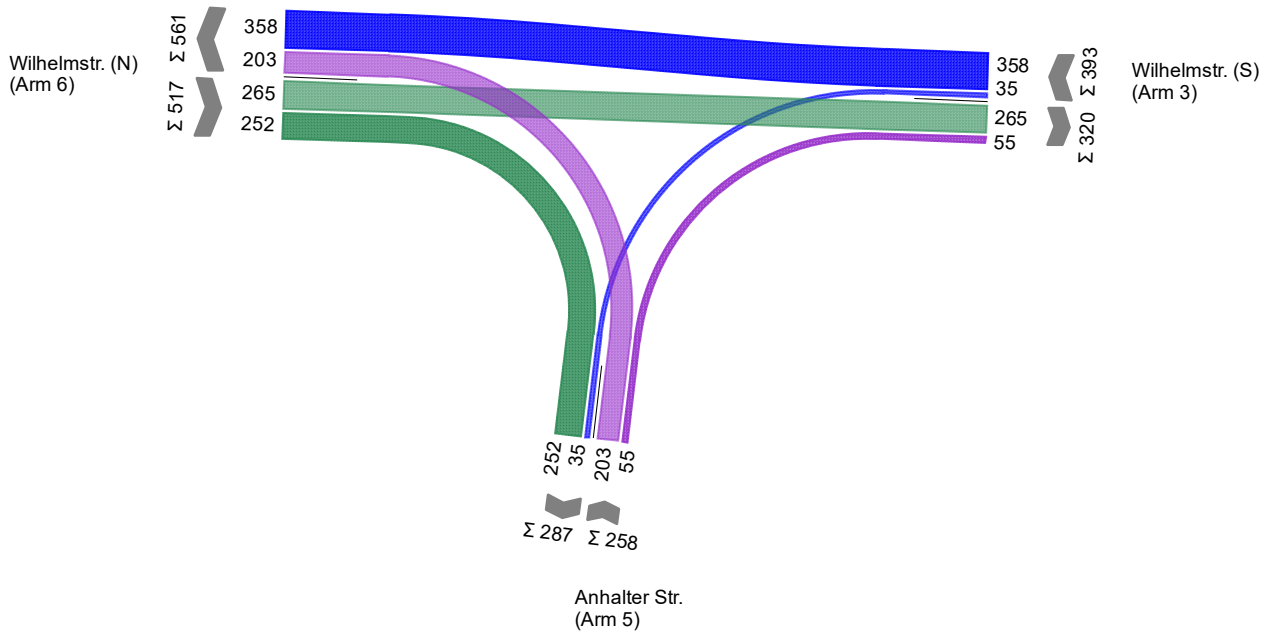
Zählung 21.11.2023

Maximaler Stundenwert 09:00 - 10:00

Auf Basis eines Zeitintervalls 21.11.2023 00:00 - 21.11.2023 12:00

1168 Pkw + Krad + Lieferfz + Lkw + Lastzug + Bus

von/nach	3	5	6	Arm	Fußg.	Rad
3		35	358	3		
5	55		203	5		
6	265	252		6		



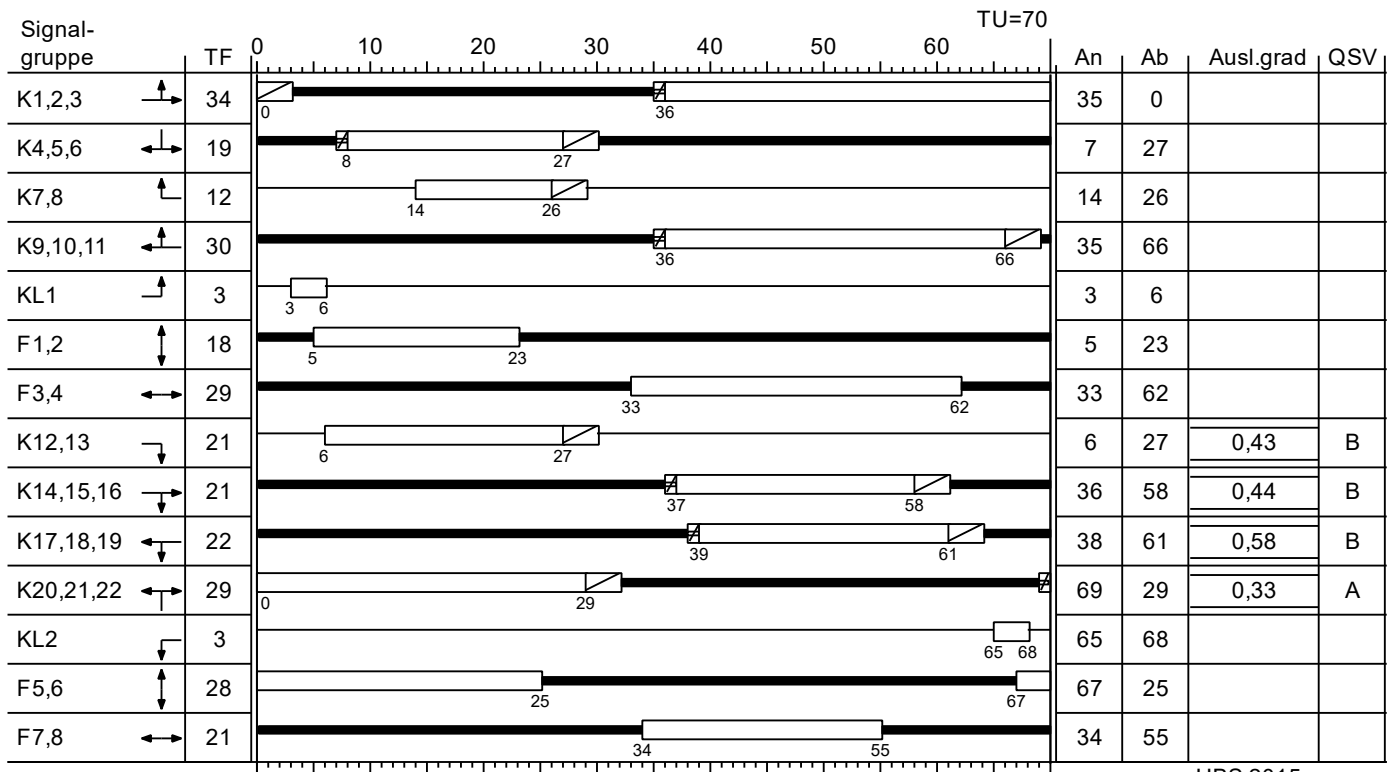
Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

SZP1 - Früh - Bestand (9-10)



stadtraum

LISA



HBS 2015

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	



MIV - SZP1 - Früh - Bestand (9-10) (TU=70) - Frühspitzenstunde des KP 9-10 Uhr

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	ta [s]	ts [s]	fa [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	tb [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	NGE [Kfz]	NMS [Kfz]	NMS95 [Kfz]	Lx [m]	LK [m]	NMS,95>nK [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	1	←	K4,5,6	19	20	51	0,286	0	0,000	1,800	2000	572	11	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
2	3	↑	K7,8	12	13	58	0,186	0	0,000	1,800	2000	372	7	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
	1	←	K9,10,11	30	31	40	0,443	0	0,000	1,800	2000	886	17	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
4	1	↑	K1,2,3, KL1	34	35	36	0,500	0	0,000	1,800	2000	753	15	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
	2	→	K1,2,3	34	35	36	0,500	0	0,000	1,800	2000	1000	19	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
3	2	←	K17,18,19	22	23	48	0,329	358	6,961	1,913	1882	619	12	0,862	6,630	10,985	70,062		-	0,578	24,472	B		
	1	↓	K17,18,19, KL2	22	23	48	0,329	35	0,681	1,877	1918	414	8	0,052	0,596	1,902	11,903	30,000	-	0,085	22,367	B		
5	1	↔	K20,21,22	29	30	41	0,429	258	5,017	1,972	1826	783	15	0,284	3,621	6,839	45,261		-	0,330	14,599	A		
6	1	→	K14,15,16	21	22	49	0,314	265	5,153	1,881	1914	601	12	0,469	4,572	8,188	51,339		-	0,441	21,927	B		
	3	↓	K12,13	21	22	49	0,314	252	4,900	1,908	1887	593	12	0,437	4,316	7,830	49,799		-	0,425	21,660	B		
Knotenpunktssummen:								1168				6593												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,448	-		
				TU = 70 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
tr	Freigabezeit	[s]
ta	Abflusszeit	[s]
ts	Sperrzeit	[s]
fa	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
tb	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
qs	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
nc	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
NGE	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
NMS	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
NMS,95	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
Lx	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
NMS,95>nK	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
tw	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Fußgängerverkehr - SZP1 - Früh - Bestand (9-10) (TU=70)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts 1 [s]	tw 1, Insel [s]	ts 2 [s]	tw 2, Insel [s]	tw max [s]	QSV	Bemerkung
1	1 (1)	F3,4	Einzelne Furt	-	41				41,000	C	
4	1 (4)	F1,2	Einzelne Furt	-	52				52,000	C	
3	1 (3)	F5,6	Einzelne Furt	-	42				42,000	C	
5	1 (5)	F7,8	Einzelne Furt	-	49				49,000	C	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
ts 1	Sperrzeit 1	[s]
tw 1, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
ts 2	Sperrzeit 2	[s]
tw 2, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
tw max	Max. Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Maximaler Stundenwert

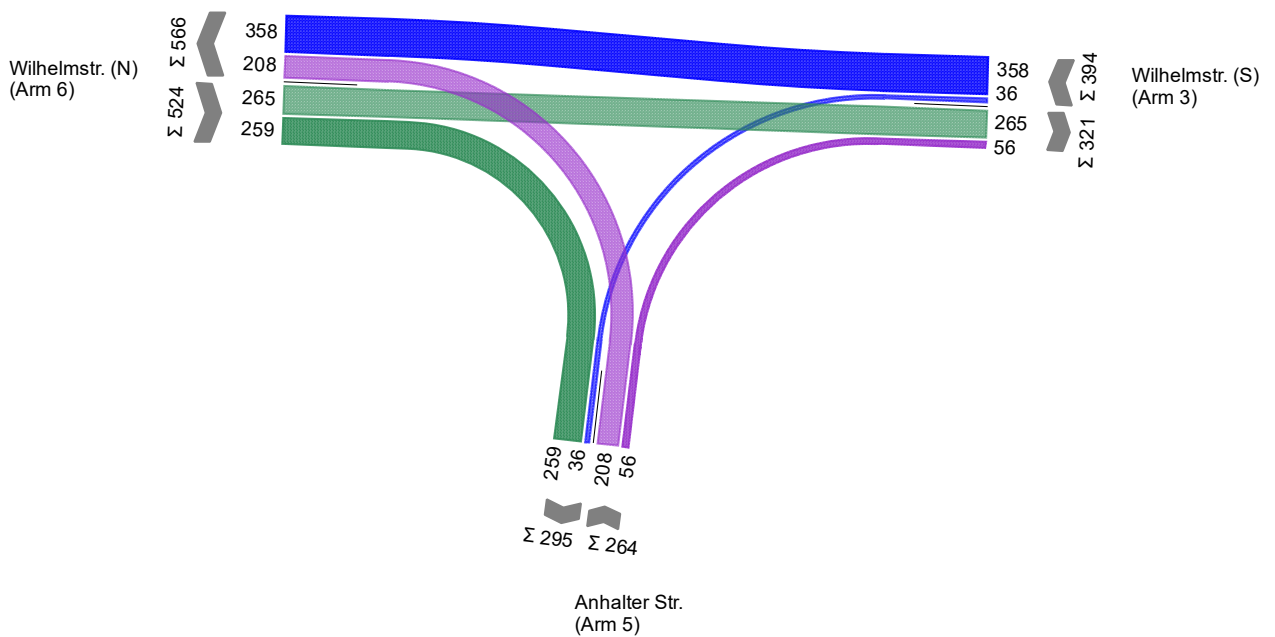
Zählung 21.11.2023

Maximaler Stundenwert 09:00 - 10:00

Auf Basis eines Zeitintervalls 21.11.2023 00:00 - 21.11.2023 12:00

1168 Pkw + Krad + Lieferfz + Lkw + Lastzug + Bus

von/nach	3	5	6	Arm	Fußg.	Rad
3		36	358	3		
5	56		208	5		
6	265	259		6		



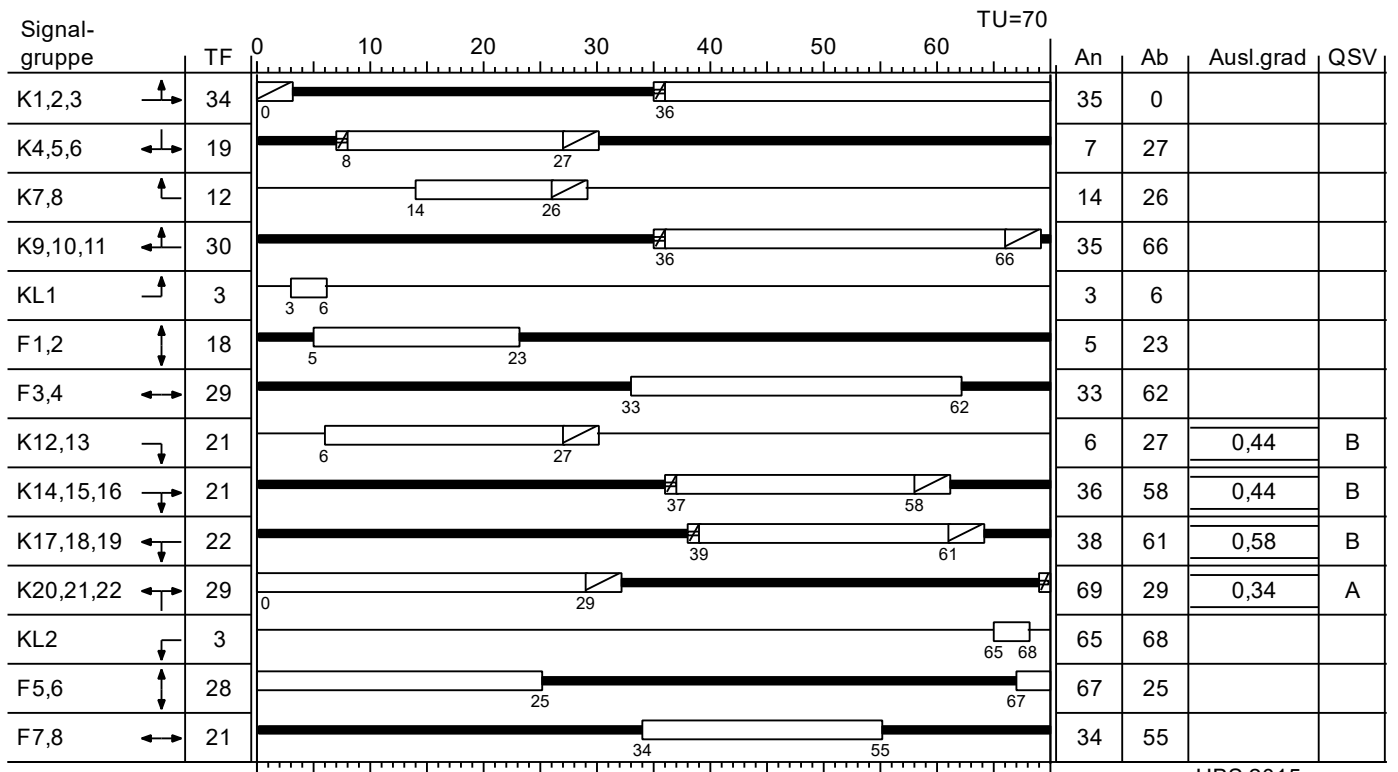
Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

SZP1 - Früh - Bestand mit BMZ (9-10)



stadtraum

LISA



HBS 2015

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	



MIV - SZP1 - Früh - Bestand mit BMZ (9-10) (TU=70) - Frühspitzenstunde des KP mit BMZ 9-10 Uhr

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _a [s]	t _s [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _b [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	LK [m]	N _{MS,95>n_K} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	1	←	K4,5,6	19	20	51	0,286	0	0,000	1,800	2000	572	11	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
2	3	↑	K7,8	12	13	58	0,186	0	0,000	1,800	2000	372	7	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
	1	←	K9,10,11	30	31	40	0,443	0	0,000	1,800	2000	886	17	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
4	1	↑	K1,2,3, KL1	34	35	36	0,500	0	0,000	1,800	2000	753	15	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
	2	→	K1,2,3	34	35	36	0,500	0	0,000	1,800	2000	1000	19	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
3	2	←	K17,18,19	22	23	48	0,329	358	6,961	1,913	1882	619	12	0,862	6,630	10,985	70,062		-	0,578	24,472	B		
	1	↓	K17,18,19, KL2	22	23	48	0,329	36	0,700	1,876	1919	414	8	0,053	0,612	1,935	12,098	30,000	-	0,087	22,386	B		
5	1	↔	K20,21,22	29	30	41	0,429	264	5,133	1,969	1828	784	15	0,294	3,721	6,983	46,130		-	0,337	14,690	A		
6	1	→	K14,15,16	21	22	49	0,314	265	5,153	1,881	1914	601	12	0,469	4,572	8,188	51,339		-	0,441	21,927	B		
	3	↓	K12,13	21	22	49	0,314	259	5,036	1,904	1891	594	12	0,458	4,461	8,033	50,993		-	0,436	21,859	B		
Knotenpunktssummen:								1182				6595												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,451	-		
				TU = 70 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _a	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>n_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Fußgängerverkehr - SZP1 - Früh - Bestand mit BMZ (9-10) (TU=70)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts 1 [s]	tw 1, Insel [s]	ts 2 [s]	tw 2, Insel [s]	tw max [s]	QSV	Bemerkung
1	1 (1)	F3,4	Einzelne Furt	-	41				41,000	C	
4	1 (4)	F1,2	Einzelne Furt	-	52				52,000	C	
3	1 (3)	F5,6	Einzelne Furt	-	42				42,000	C	
5	1 (5)	F7,8	Einzelne Furt	-	49				49,000	C	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
ts 1	Sperrzeit 1	[s]
tw 1, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
ts 2	Sperrzeit 2	[s]
tw 2, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
tw max	Max. Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Maximaler Stundenwert

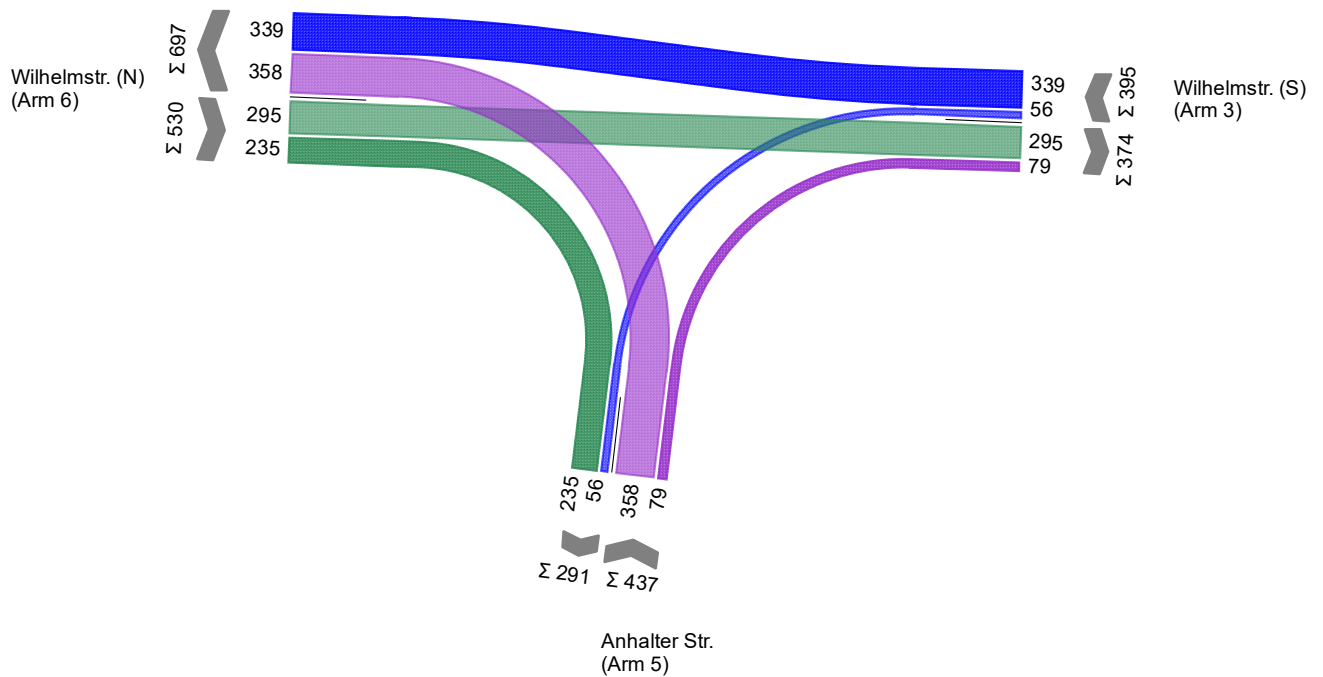
Zählung 21.11.2023

Maximaler Stundenwert 15:00 - 16:00

Auf Basis eines Zeitintervalls 21.11.2023 12:00 - 21.11.2023 18:00

1362 Pkw + Krad + Lieferzug + Lkw + Lastzug + Bus

von\nach	3	5	6	Arm	Fußg.	Rad
3		56	339	3		
5	79		358	5		
6	295	235		6		



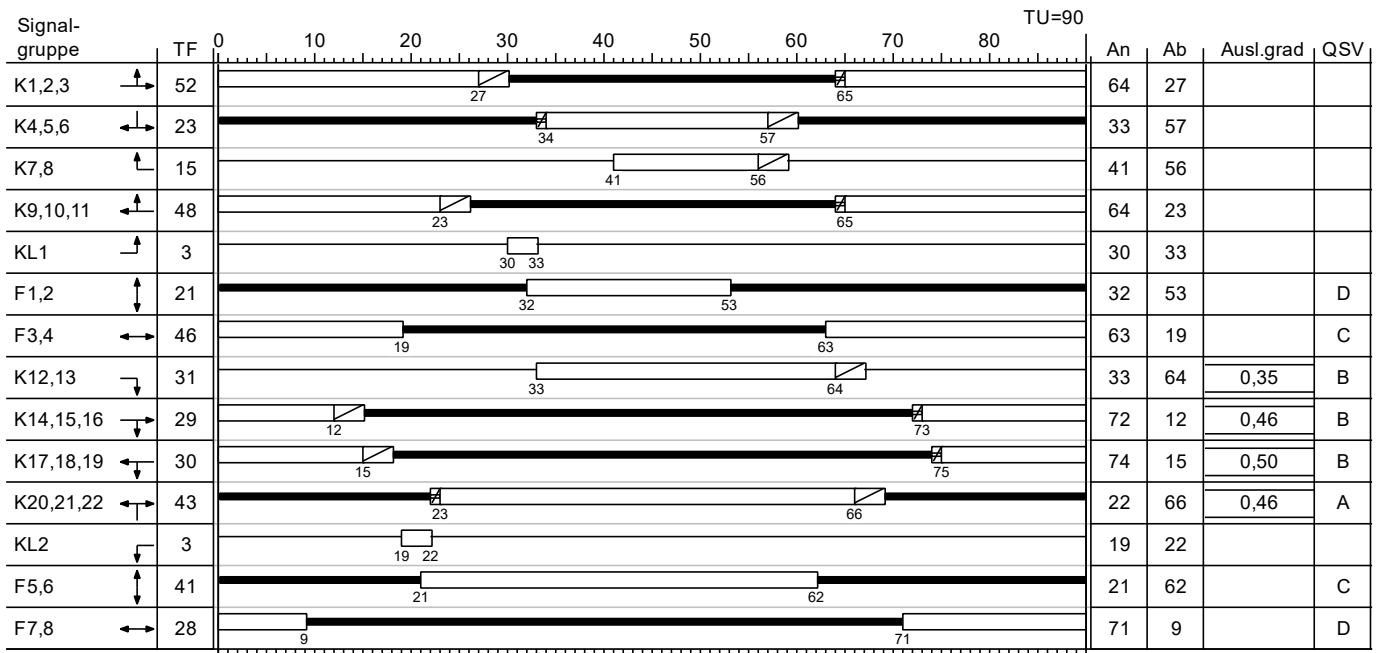
Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

SZP 4 - Spät - Bestand (15-16)



stadtraum

LISA



HBS 2015

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	



MIV - SZP 4 - Spät - Bestand (15-16) (TU=90) - Spätspitzenstunde des KP 15-16 Uhr

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _s [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	L _K [m]	N _{MS,95>n_K} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	1		K4,5,6	23	24	67	0,267	0	0,000	1,800	2000	534	13	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
2	3		K7,8	15	16	75	0,178	0	0,000	1,800	2000	356	9	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
	1		K9,10,11	48	49	42	0,544	0	0,000	1,800	2000	1088	27	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
4	1		K1,2,3, KL1	52	53	38	0,589	0	0,000	1,800	2000	843	21	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
	2		K1,2,3	52	53	38	0,589	0	0,000	1,800	2000	1178	29	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
3	2		K17,18,19	30	31	60	0,344	339	8,475	1,832	1965	676	17	0,610	7,327	11,905	72,716		-	0,501	26,647	B		
	1		K17,18,19, KL2	30	31	60	0,344	56	1,400	1,849	1947	386	10	0,095	1,251	3,143	19,367	30,000	-	0,145	30,686	B		
5	1		K20,21,22	43	44	47	0,489	437	10,925	1,868	1927	943	24	0,517	7,734	12,437	77,905		-	0,463	17,163	A		
6	1		K14,15,16	29	30	61	0,333	295	7,375	1,850	1946	648	16	0,498	6,296	10,540	65,011		-	0,455	26,362	B		
	3		K12,13	31	32	59	0,356	235	5,875	1,897	1898	676	17	0,309	4,628	8,266	52,274		-	0,348	22,948	B		
Knotenpunktssummen:								1362				7328												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,440	-		
				TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

Fußgängerverkehr - SZP 4 - Spät - Bestand (15-16) (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t _{s1} [s]	t _{w1, Insel} [s]	t _{s2} [s]	t _{w2, Insel} [s]	t _{w max} [s]	QSV	Bemerkung
1	1 (1)	F3,4	Einzelne Furt	-	44				44,000	C	
4	1 (4)	F1,2	Einzelne Furt	-	69				69,000	D	
3	1 (3)	F5,6	Einzelne Furt	-	49				49,000	C	
5	1 (5)	F7,8	Einzelne Furt	-	62				62,000	D	

Zuf	Zufahrt	[]
Fstr.Nr.	Fahrtstreifen-Nummer	[]
Symbol	Fahrtstreifen-Symbol	[]
SGR	Signalgruppe	[]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrtstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
L _K	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>n_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[]
x	Auslastungsgrad	[]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[]
Progressiv	Progressiv	[]
t _{s1}	Sperrzeit 1	[s]
t _{w1, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t _{s2}	Sperrzeit 2	[s]
t _{w2, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t _{w max}	Max. Wartezeit	[s]

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Maximaler Stundenwert

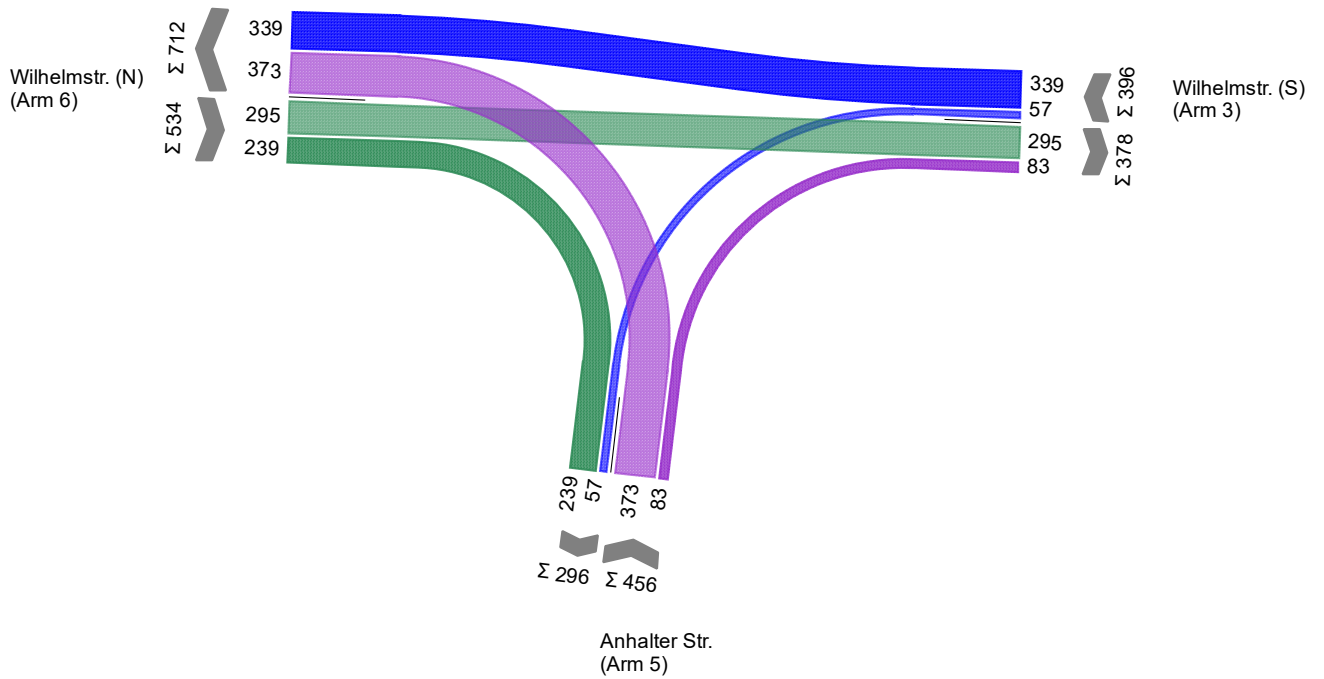
Zählung 21.11.2023

Maximaler Stundenwert 15:00 - 16:00

Auf Basis eines Zeitintervalls 21.11.2023 12:00 - 21.11.2023 18:00

1362 Pkw + Krad + Lieferfzg + Lkw + Lastzug + Bus

von\nach	3	5	6	Arm	Fußg.	Rad
3		57	339	3		
5	83		373	5		
6	295	239		6		



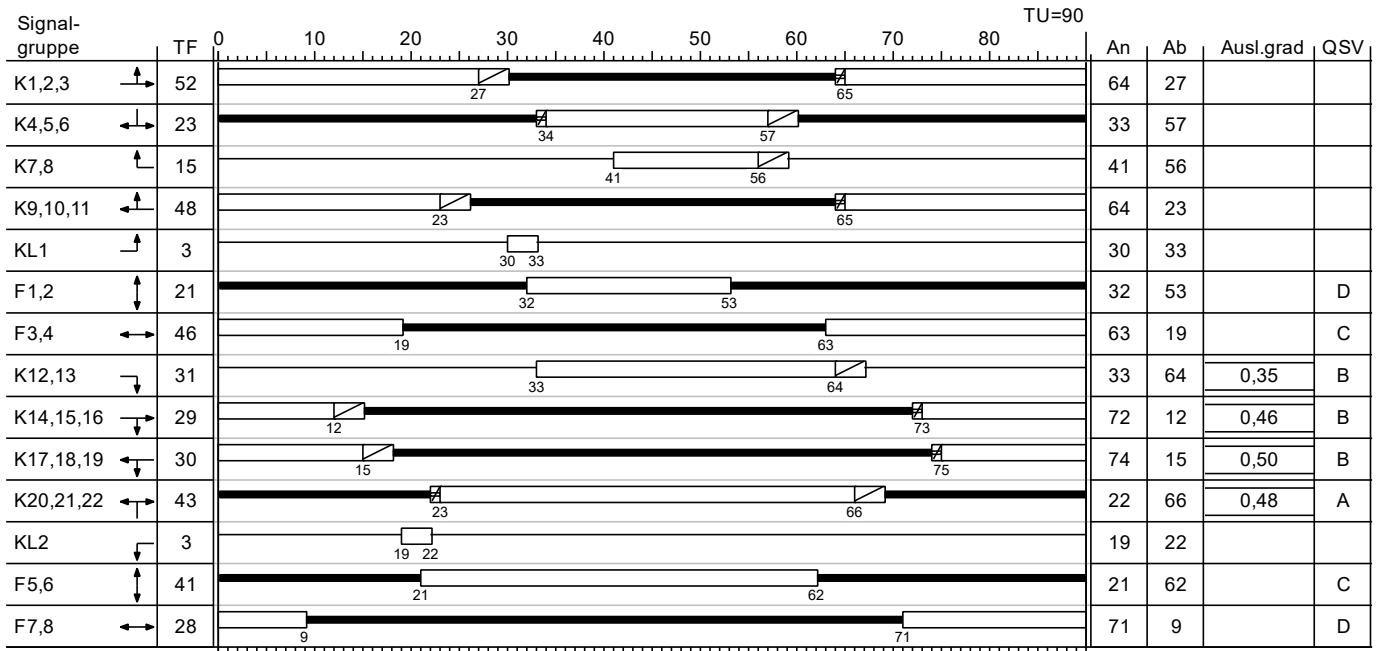
Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

SZP 4 - Spät - Bestand mit BMZ (15-16)



stadtraum

LISA



HBS 2015

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	



MIV - SZP 4 - Spät - Bestand mit BMZ (15-16) (TU=90) - Spätspitzenstunde des KP mit BMZ 15-16 Uhr

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _s [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	L _K [m]	N _{MS,95>n_K} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	1		K4,5,6	23	24	67	0,267	0	0,000	1,800	2000	534	13	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
2	3		K7,8	15	16	75	0,178	0	0,000	1,800	2000	356	9	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
	1		K9,10,11	48	49	42	0,544	0	0,000	1,800	2000	1088	27	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
4	1		K1,2,3, KL1	52	53	38	0,589	0	0,000	1,800	2000	843	21	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
	2		K1,2,3	52	53	38	0,589	0	0,000	1,800	2000	1178	29	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
3	2		K17,18,19	30	31	60	0,344	339	8,475	1,832	1965	676	17	0,610	7,327	11,905	72,716		-	0,501	26,647	B		
	1		K17,18,19, KL2	30	31	60	0,344	57	1,425	1,847	1949	386	10	0,097	1,274	3,183	19,595	30,000	-	0,148	30,723	B		
5	1		K20,21,22	43	44	47	0,489	456	11,400	1,868	1927	943	24	0,567	8,199	13,042	81,695		-	0,484	17,559	A		
6	1		K14,15,16	29	30	61	0,333	295	7,375	1,850	1946	648	16	0,498	6,296	10,540	65,011		-	0,455	26,362	B		
	3		K12,13	31	32	59	0,356	239	5,975	1,895	1900	676	17	0,318	4,721	8,396	53,046		-	0,354	23,047	B		
Knotenpunktssummen:								1386				7328												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,448	-		
				TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

Fußgängerverkehr - SZP 4 - Spät - Bestand mit BMZ (15-16) (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t _{s1} [s]	t _{w1, Insel} [s]	t _{s2} [s]	t _{w2, Insel} [s]	t _{wmax} [s]	QSV	Bemerkung
1	1 (1)	F3,4	Einzelne Furt	-	44				44,000	C	
4	1 (4)	F1,2	Einzelne Furt	-	69				69,000	D	
3	1 (3)	F5,6	Einzelne Furt	-	49				49,000	C	
5	1 (5)	F7,8	Einzelne Furt	-	62				62,000	D	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrsstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrsstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrsstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
L _K	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>n_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t _{s1}	Sperrzeit 1	[s]
t _{w1, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t _{s2}	Sperrzeit 2	[s]
t _{w2, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t _{wmax}	Max. Wartezeit	[s]

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Spät-Spitzenstunde

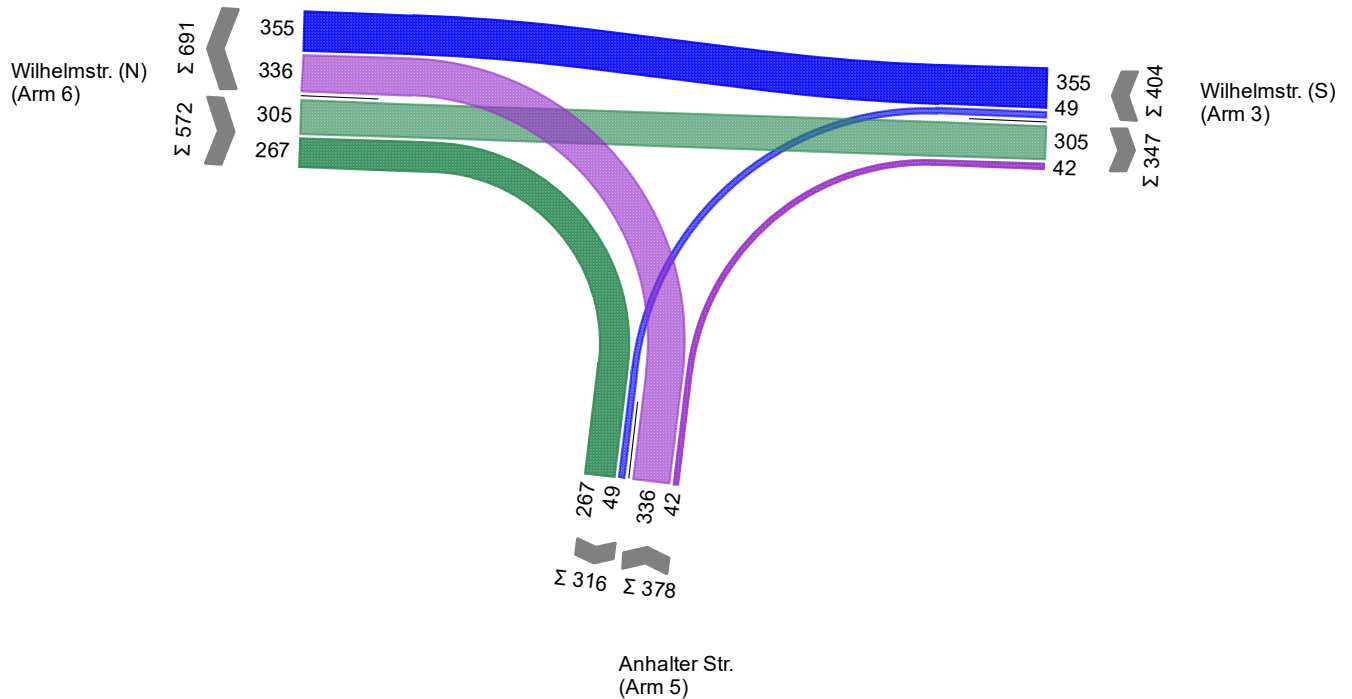
Zählung 21.11.2023

Spitzenstunde 16:00 - 17:00

Auf Basis eines Zeitintervalls 21.11.2023 16:00 - 21.11.2023 17:00

1354 Pkw + Krad + Lieferfzg + Lkw + Lastzug + Bus

von\nach	3	5	6	Arm	Fußg.	Rad
3		49	355	3		
5	42		336	5		
6	305	267		6		



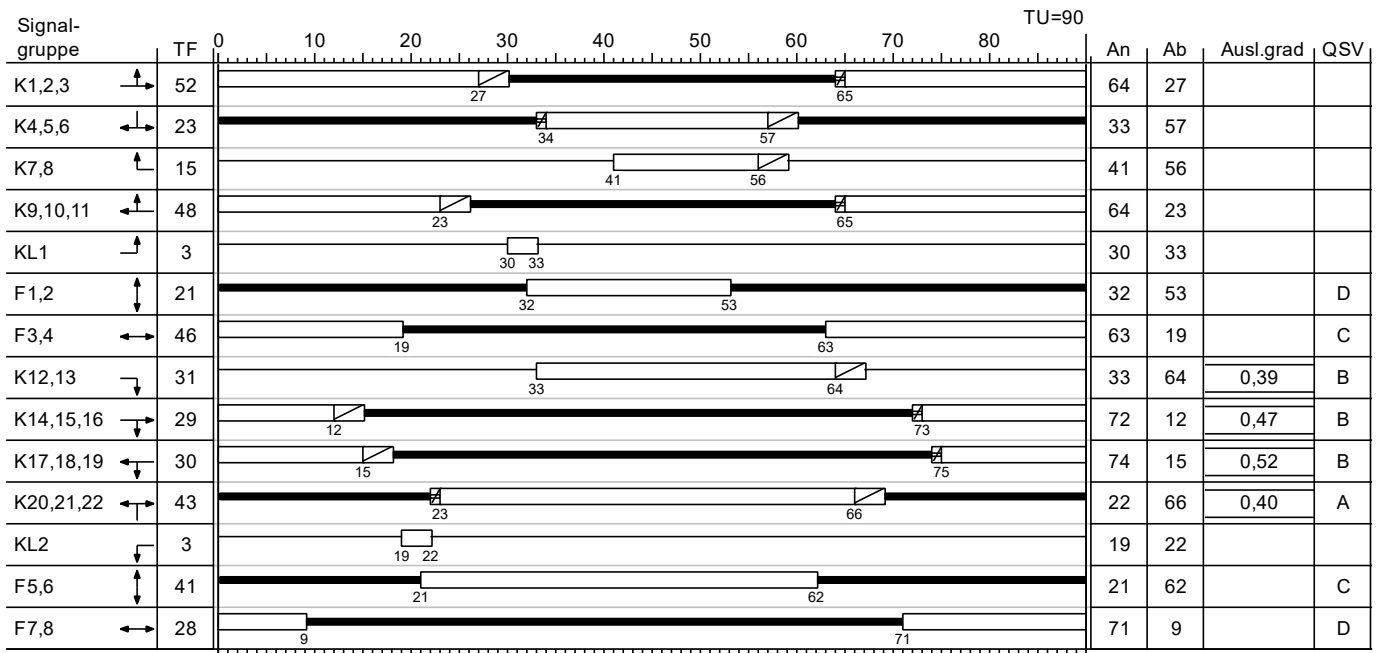
Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

SZP 4 - Spät - Bestand (16-17)



stadtraum

LISA



HBS 2015

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	



MIV - SZP 4 - Spät - Bestand (16-17) (TU=90) - Spätspitzenstunde 16-17 Uhr

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _s [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	L _K [m]	N _{MS,95>n_K} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	1		K4,5,6	23	24	67	0,267	0	0,000	1,800	2000	534	13	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
2	3		K7,8	15	16	75	0,178	0	0,000	1,800	2000	356	9	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
	1		K9,10,11	48	49	42	0,544	0	0,000	1,800	2000	1088	27	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
4	1		K1,2,3, KL1	52	53	38	0,589	0	0,000	1,800	2000	843	21	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
	2		K1,2,3	52	53	38	0,589	0	0,000	1,800	2000	1178	29	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
3	2		K17,18,19	30	31	60	0,344	355	8,875	1,820	1978	680	17	0,669	7,765	12,478	75,692		-	0,522	27,146	B		
	1		K17,18,19, KL2	30	31	60	0,344	49	1,225	1,800	2000	391	10	0,080	1,090	2,856	17,136	30,000	-	0,125	30,556	B		
5	1		K20,21,22	43	44	47	0,489	378	9,450	1,876	1919	939	23	0,397	6,411	10,693	66,468		-	0,403	16,156	A		
6	1		K14,15,16	29	30	61	0,333	305	7,625	1,831	1966	655	16	0,523	6,543	10,869	66,323		-	0,466	26,572	B		
	3		K12,13	31	32	59	0,356	267	6,675	1,876	1919	683	17	0,376	5,370	9,289	58,075		-	0,391	23,663	B		
Knotenpunktssummen:								1354				7347												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,439	-		
				TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

Fußgängerverkehr - SZP 4 - Spät - Bestand (16-17) (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t _{s1} [s]	t _{w1, Insel} [s]	t _{s2} [s]	t _{w2, Insel} [s]	t _{w max} [s]	QSV	Bemerkung
1	1 (1)	F3,4	Einzelne Furt	-	44				44,000	C	
4	1 (4)	F1,2	Einzelne Furt	-	69				69,000	D	
3	1 (3)	F5,6	Einzelne Furt	-	49				49,000	C	
5	1 (5)	F7,8	Einzelne Furt	-	62				62,000	D	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
L _K	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>n_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t _{s1}	Sperrzeit 1	[s]
t _{w1, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t _{s2}	Sperrzeit 2	[s]
t _{w2, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t _{w max}	Max. Wartezeit	[s]

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Spät-Spitzenstunde

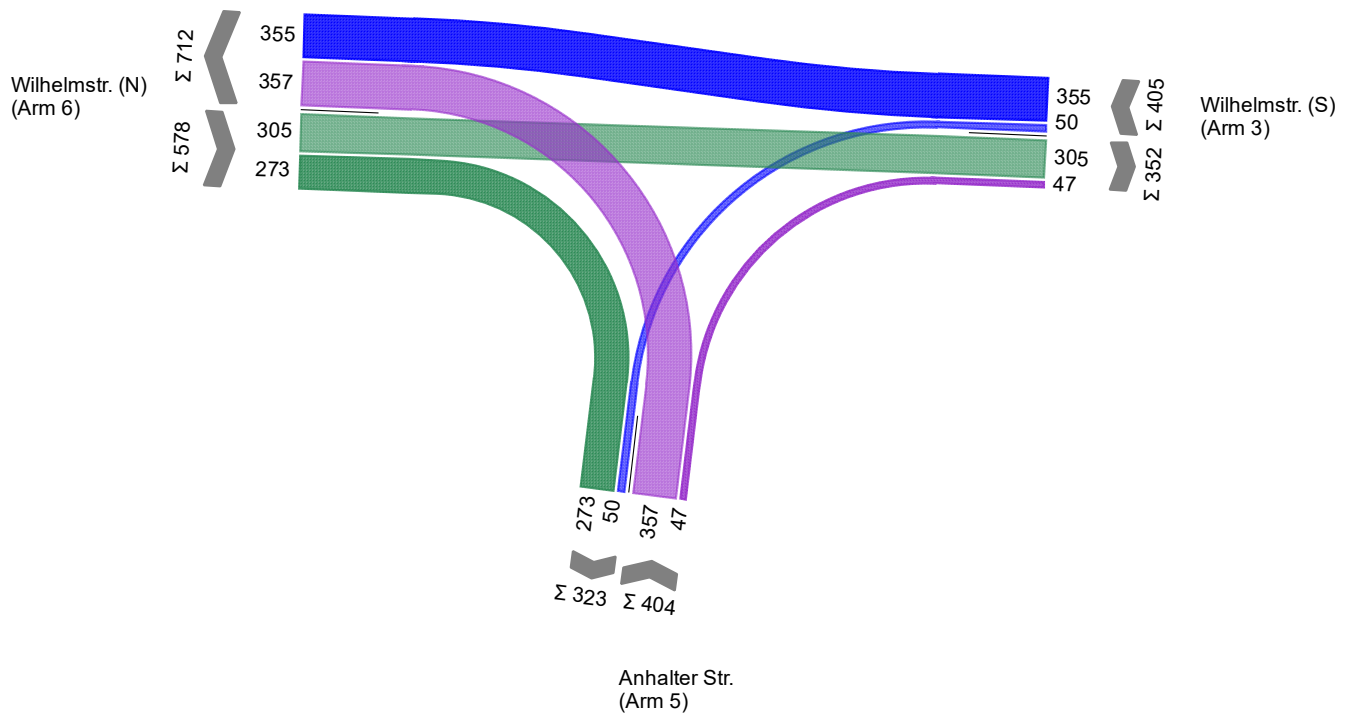
Zählung 21.11.2023

Spitzenstunde 16:00 - 17:00

Auf Basis eines Zeitintervalls 21.11.2023 16:00 - 21.11.2023 17:00

1354 Pkw + Krad + Lieferfzg + Lkw + Lastzug + Bus

von\nach	3	5	6	Arm	Fußg.	Rad
3		50	355	3		
5	47		357	5		
6	305	273		6		



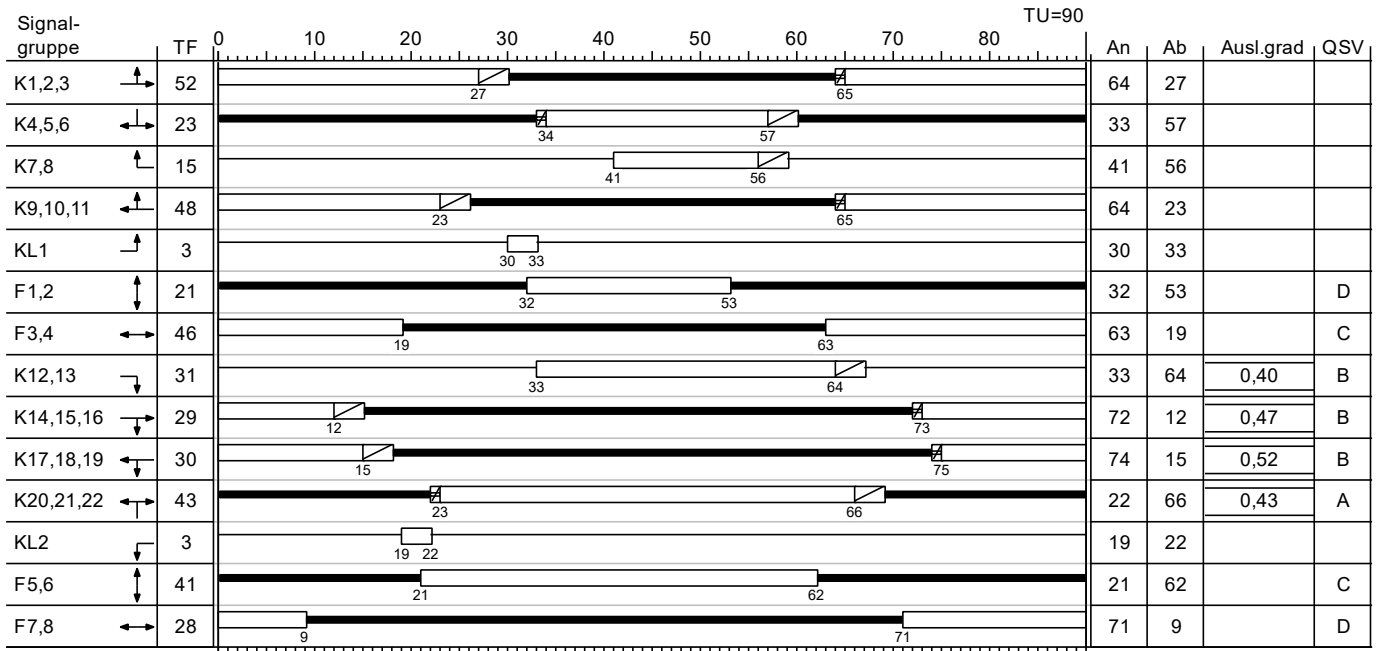
Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

SZP 4 - Spät - Bestand mit BMZ (16-17)



stadtraum

LISA



HBS 2015

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	



MIV - SZP 4 - Spät - Bestand mit BMZ (16-17) (TU=90) - Spätspitzenstunde mit BMZ 16-17 Uhr

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _a [s]	t _s [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _b [s/Kfz]	q _s [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _c [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	L _K [m]	N _{MS,95>n_K} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	1		K4,5,6	23	24	67	0,267	0	0,000	1,800	2000	534	13	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
2	3		K7,8	15	16	75	0,178	0	0,000	1,800	2000	356	9	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
	1		K9,10,11	48	49	42	0,544	0	0,000	1,800	2000	1088	27	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
4	1		K1,2,3, KL1	52	53	38	0,589	0	0,000	1,800	2000	843	21	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
	2		K1,2,3	52	53	38	0,589	0	0,000	1,800	2000	1178	29	-	-	-	-	-	-	0,000	-	-		
3	2		K17,18,19	30	31	60	0,344	355	8,875	1,820	1978	680	17	0,669	7,765	12,478	75,692		-	0,522	27,146	B		
	1		K17,18,19, KL2	30	31	60	0,344	50	1,250	1,800	2000	391	10	0,082	1,113	2,897	17,382	30,000	-	0,128	30,592	B		
5	1		K20,21,22	43	44	47	0,489	404	10,100	1,874	1921	939	23	0,447	6,982	11,451	71,179		-	0,430	16,593	A		
6	1		K14,15,16	29	30	61	0,333	305	7,625	1,831	1966	655	16	0,523	6,543	10,869	66,323		-	0,466	26,572	B		
	3		K12,13	31	32	59	0,356	273	6,825	1,874	1921	684	17	0,390	5,513	9,484	59,237		-	0,399	23,806	B		
Knotenpunktssummen:								1387				7348												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,447	-		
				TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

Fußgängerverkehr - SZP 4 - Spät - Bestand mit BMZ (16-17) (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t _{s1} [s]	t _{w1, Insel} [s]	t _{s2} [s]	t _{w2, Insel} [s]	t _{wmax} [s]	QSV	Bemerkung
1	1 (1)	F3,4	Einzelne Furt	-	44				44,000	C	
4	1 (4)	F1,2	Einzelne Furt	-	69				69,000	D	
3	1 (3)	F5,6	Einzelne Furt	-	49				49,000	C	
5	1 (5)	F7,8	Einzelne Furt	-	62				62,000	D	

Zuf	Zufahrt	[]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[]
SGR	Signalgruppe	[]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _a	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _s	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
n _c	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
L _K	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>n_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[]
x	Auslastungsgrad	[]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[]
Progressiv	Progressiv	[]
t _{s1}	Sperrzeit 1	[s]
t _{w1, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t _{s2}	Sperrzeit 2	[s]
t _{w2, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t _{wmax}	Max. Wartezeit	[s]

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

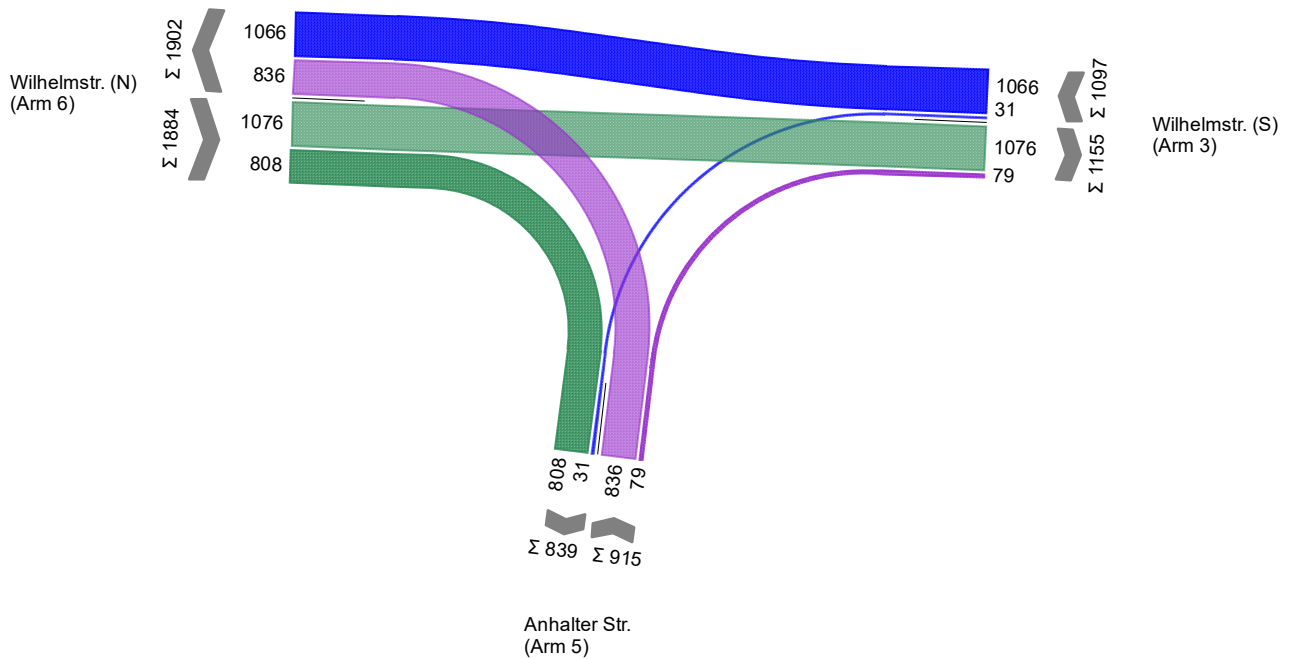
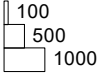
Radverkehr

Zählung 21.11.2023

Summe Auf Basis eines Zeitintervalls 21.11.2023 00:00 - 22.11.2023 00:00

3896 Rad

von\nach	3	5	6	Arm	Fußg.	Rad
3		31	1066	3		
5	79		836	5		
6	1076	808		6		



Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

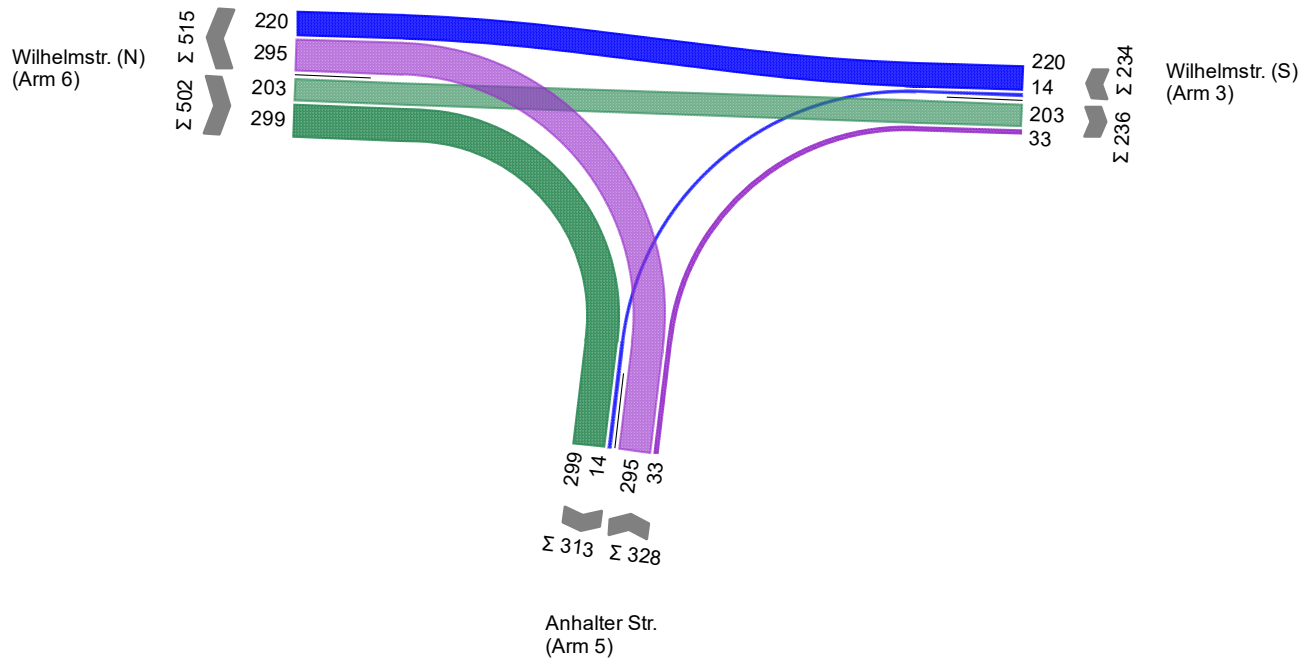
Schwerverkehr 24h

Zählung 21.11.2023

Summe auf Basis eines Zeitintervalls 21.11.2023 00:00 - 22.11.2023 00:00

1064 Lkw + Lastzug + Bus

von\nach	3	5	6	Arm	Fußg.	Rad
3		14	220	3		
5	33		295	5		
6	203	299		6		



Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

KP gesamt

Zählung 21.11.2023

Werte pro Intervall

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	00:00	00:15	65	0	9	3	0	0	1	69	1	1
Di 21.11.2023	00:15	00:30	42	3	6	1	1	0	2	49	3	6
Di 21.11.2023	00:30	00:45	42	0	5	0	0	0	2	44	2	5
Di 21.11.2023	00:45	01:00	37	0	3	0	0	0	1	38	1	3
Di 21.11.2023	01:00	01:15	31	0	1	0	1	1	1	34	3	9
Di 21.11.2023	01:15	01:30	28	0	2	0	1	0	4	33	5	15
Di 21.11.2023	01:30	01:45	28	0	0	2	0	0	2	32	2	6
Di 21.11.2023	01:45	02:00	30	0	4	2	1	0	2	35	3	9
Di 21.11.2023	02:00	02:15	28	0	1	0	1	1	2	32	4	12
Di 21.11.2023	02:15	02:30	22	0	0	1	0	0	1	24	1	4
Di 21.11.2023	02:30	02:45	15	0	0	3	0	1	3	22	4	18
Di 21.11.2023	02:45	03:00	17	0	0	0	0	0	1	18	1	6
Di 21.11.2023	03:00	03:15	20	1	1	1	0	2	1	25	3	12
Di 21.11.2023	03:15	03:30	15	0	2	1	2	0	3	21	5	24
Di 21.11.2023	03:30	03:45	14	0	0	2	1	2	1	20	4	20
Di 21.11.2023	03:45	04:00	18	1	3	3	1	0	3	26	4	15
Di 21.11.2023	04:00	04:15	19	0	1	8	2	1	4	34	7	21
Di 21.11.2023	04:15	04:30	35	0	1	6	2	0	0	43	2	5
Di 21.11.2023	04:30	04:45	46	0	5	4	1	1	2	54	4	7
Di 21.11.2023	04:45	05:00	42	2	2	5	1	1	2	53	4	8
Di 21.11.2023	05:00	05:15	43	0	3	6	4	1	1	55	6	11
Di 21.11.2023	05:15	05:30	77	1	5	8	4	1	2	93	7	8
Di 21.11.2023	05:30	05:45	66	1	7	8	4	2	1	82	7	9
Di 21.11.2023	05:45	06:00	96	1	7	11	7	3	2	120	12	10
Di 21.11.2023	06:00	06:15	111	3	11	19	16	1	2	152	19	12
Di 21.11.2023	06:15	06:30	110	3	9	31	9	1	3	157	13	8
Di 21.11.2023	06:30	06:45	111	3	17	26	12	1	2	155	15	10
Di 21.11.2023	06:45	07:00	129	4	22	29	8	3	3	176	14	8
Di 21.11.2023	07:00	07:15	134	4	28	25	11	8	4	186	23	12
Di 21.11.2023	07:15	07:30	164	1	48	38	11	4	5	223	20	9
Di 21.11.2023	07:30	07:45	162	2	73	38	20	3	7	232	30	13
Di 21.11.2023	07:45	08:00	175	9	73	27	16	3	9	239	28	12
Di 21.11.2023	08:00	08:15	208	2	112	35	7	4	6	262	17	6
Di 21.11.2023	08:15	08:30	221	11	140	29	6	3	5	275	14	5
Di 21.11.2023	08:30	08:45	250	10	119	24	12	3	5	304	20	7
Di 21.11.2023	08:45	09:00	261	4	186	29	10	1	7	312	18	6
Di 21.11.2023	09:00	09:15	246	3	118	39	7	3	7	305	17	6
Di 21.11.2023	09:15	09:30	246	5	83	30	9	4	7	301	20	7
Di 21.11.2023	09:30	09:45	230	4	63	36	10	2	8	290	20	7
Di 21.11.2023	09:45	10:00	196	4	84	39	22	2	9	272	33	12
Di 21.11.2023	10:00	10:15	207	3	56	42	17	4	7	280	28	10

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	10:15	10:30	230	6	39	27	14	1	5	283	20	7
Di 21.11.2023	10:30	10:45	219	5	44	36	12	2	8	282	22	8
Di 21.11.2023	10:45	11:00	237	5	43	26	16	1	7	292	24	8
Di 21.11.2023	11:00	11:15	222	3	28	41	13	1	4	284	18	6
Di 21.11.2023	11:15	11:30	215	3	34	39	15	3	7	282	25	9
Di 21.11.2023	11:30	11:45	245	4	32	44	11	3	6	313	20	6
Di 21.11.2023	11:45	12:00	229	2	44	31	11	0	5	278	16	6
Di 21.11.2023	12:00	12:15	199	5	25	36	16	2	7	265	25	9
Di 21.11.2023	12:15	12:30	238	14	38	31	14	3	8	308	25	8
Di 21.11.2023	12:30	12:45	233	4	43	26	8	1	7	279	16	6
Di 21.11.2023	12:45	13:00	229	10	39	27	9	1	6	282	16	6
Di 21.11.2023	13:00	13:15	240	1	38	38	7	3	7	296	17	6
Di 21.11.2023	13:15	13:30	247	4	46	38	9	2	7	307	18	6
Di 21.11.2023	13:30	13:45	253	1	49	34	9	5	3	305	17	6
Di 21.11.2023	13:45	14:00	231	2	41	33	8	0	9	283	17	6
Di 21.11.2023	14:00	14:15	263	3	36	33	11	2	6	318	19	6
Di 21.11.2023	14:15	14:30	233	2	36	35	2	1	7	280	10	4
Di 21.11.2023	14:30	14:45	262	4	46	34	8	2	3	313	13	4
Di 21.11.2023	14:45	15:00	283	2	49	40	8	1	8	342	17	5
Di 21.11.2023	15:00	15:15	287	5	57	36	7	0	4	339	11	3
Di 21.11.2023	15:15	15:30	303	3	67	32	15	1	8	362	24	7
Di 21.11.2023	15:30	15:45	269	6	91	18	5	1	7	306	13	4
Di 21.11.2023	15:45	16:00	302	5	89	38	6	0	4	355	10	3
Di 21.11.2023	16:00	16:15	318	3	78	33	4	3	9	370	16	4
Di 21.11.2023	16:15	16:30	250	11	78	17	2	1	4	285	7	2
Di 21.11.2023	16:30	16:45	295	5	68	23	4	0	5	332	9	3
Di 21.11.2023	16:45	17:00	330	6	67	20	5	1	5	367	11	3
Di 21.11.2023	17:00	17:15	298	4	66	29	3	0	6	340	9	3
Di 21.11.2023	17:15	17:30	334	3	97	19	4	1	6	367	11	3
Di 21.11.2023	17:30	17:45	300	8	88	14	4	0	8	334	12	4
Di 21.11.2023	17:45	18:00	270	3	98	11	0	0	6	290	6	2
Di 21.11.2023	18:00	18:15	298	6	92	20	2	0	6	332	8	2
Di 21.11.2023	18:15	18:30	322	5	101	21	2	0	10	360	12	3
Di 21.11.2023	18:30	18:45	236	3	99	9	3	0	6	257	9	4
Di 21.11.2023	18:45	19:00	241	2	87	16	1	0	6	266	7	3
Di 21.11.2023	19:00	19:15	267	3	69	10	1	1	3	285	5	2
Di 21.11.2023	19:15	19:30	247	6	56	8	2	0	7	270	9	3
Di 21.11.2023	19:30	19:45	206	0	46	7	1	0	3	217	4	2
Di 21.11.2023	19:45	20:00	179	1	46	4	0	0	8	192	8	4
Di 21.11.2023	20:00	20:15	154	2	34	6	1	0	7	170	8	5
Di 21.11.2023	20:15	20:30	150	1	33	5	0	0	6	162	6	4
Di 21.11.2023	20:30	20:45	136	0	28	11	1	0	2	150	3	2
Di 21.11.2023	20:45	21:00	153	1	27	5	0	0	4	163	4	2
Di 21.11.2023	21:00	21:15	137	8	11	3	2	0	4	154	6	4
Di 21.11.2023	21:15	21:30	120	1	21	5	0	0	4	130	4	3

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zählwerttabellen



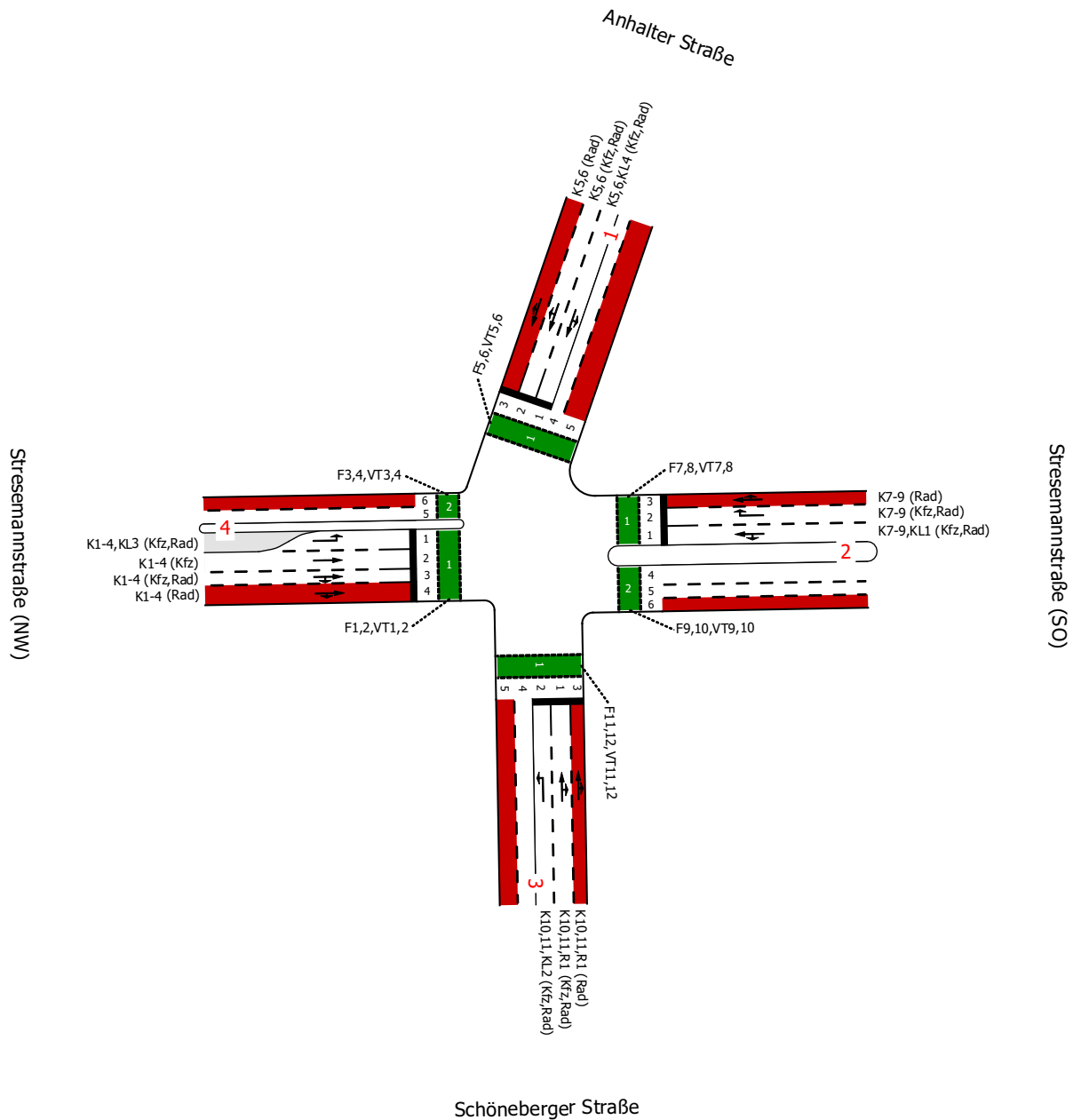
stadtraum

LISA

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	21:30	21:45	107	0	20	6	0	0	3	116	3	3
Di 21.11.2023	21:45	22:00	117	1	19	5	0	1	4	128	5	4
Di 21.11.2023	22:00	22:15	127	8	20	2	0	0	2	139	2	1
Di 21.11.2023	22:15	22:30	105	3	15	4	2	0	2	116	4	3
Di 21.11.2023	22:30	22:45	171	3	16	6	0	0	1	181	1	1
Di 21.11.2023	22:45	23:00	122	1	10	3	2	1	1	130	4	3
Di 21.11.2023	23:00	23:15	109	1	12	0	0	1	3	114	4	4
Di 21.11.2023	23:15	23:30	114	1	12	3	0	0	3	121	3	2
Di 21.11.2023	23:30	23:45	79	0	6	1	1	0	2	83	3	4
Di 21.11.2023	23:45	24:00	75	0	12	2	0	0	4	81	4	5
Summe	00:00	24:00	16073	284	3896	1712	518	113	433	19133	1064	6
Spitzen- stunde	08:15	09:15	978	28	563	121	35	10	24	1196	69	6

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07142 Wilhelmstr./ Anhalter Str.				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße



Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Früh-Spitzenstunde

Zählung 21.11.2023

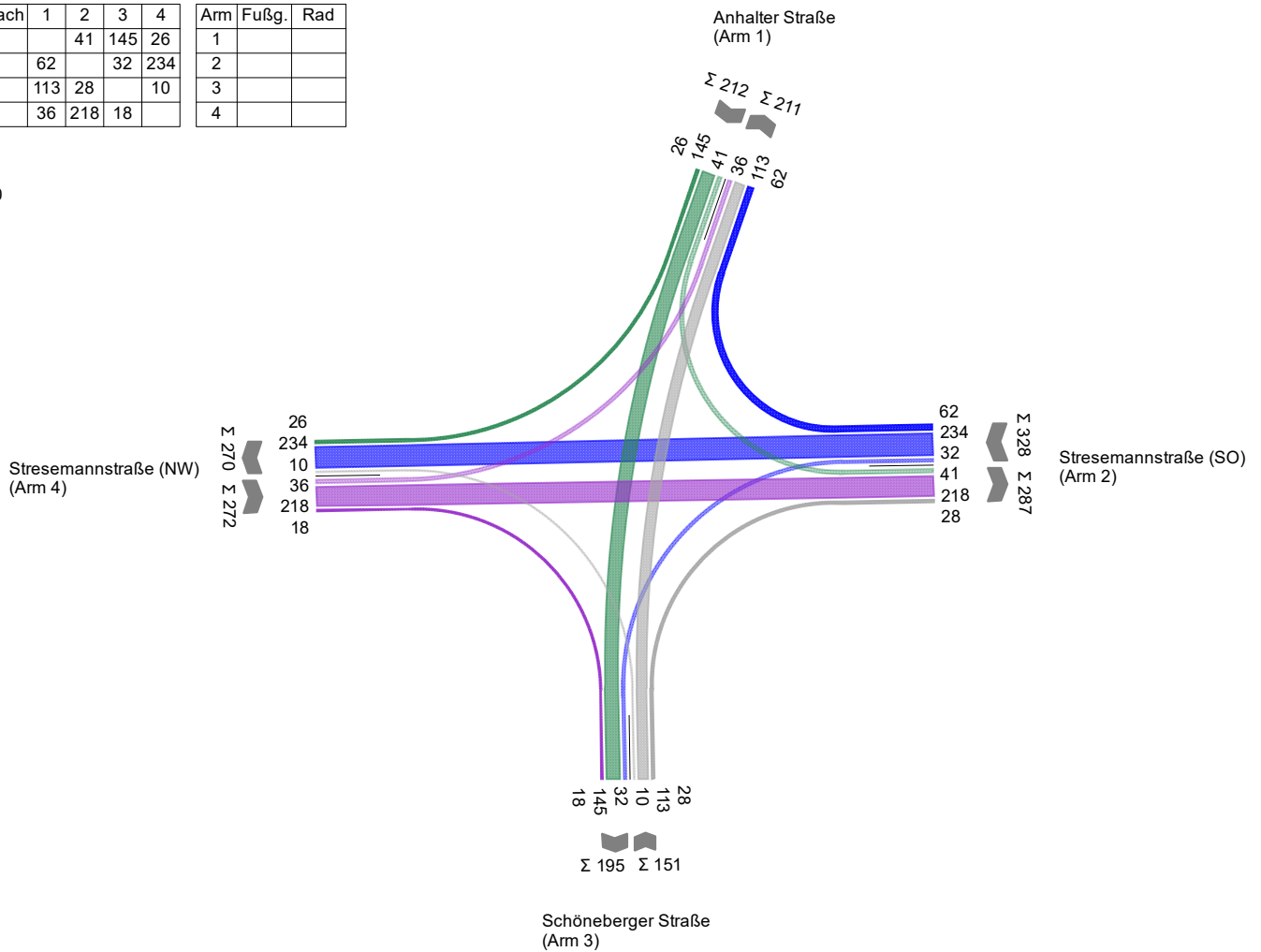
Spitzenstunde 07:00 - 08:00

Auf Basis eines Zeitintervalls 21.11.2023 07:00 - 21.11.2023 08:00

963 Pkw + Krad + Lieferfzg + Lkw + Lastzug + Bus

von/nach	1	2	3	4
1		41	145	26
2	62		32	234
3	113	28		10
4	36	218	18	

Arm	Fußg.	Rad
1		
2		
3		
4		



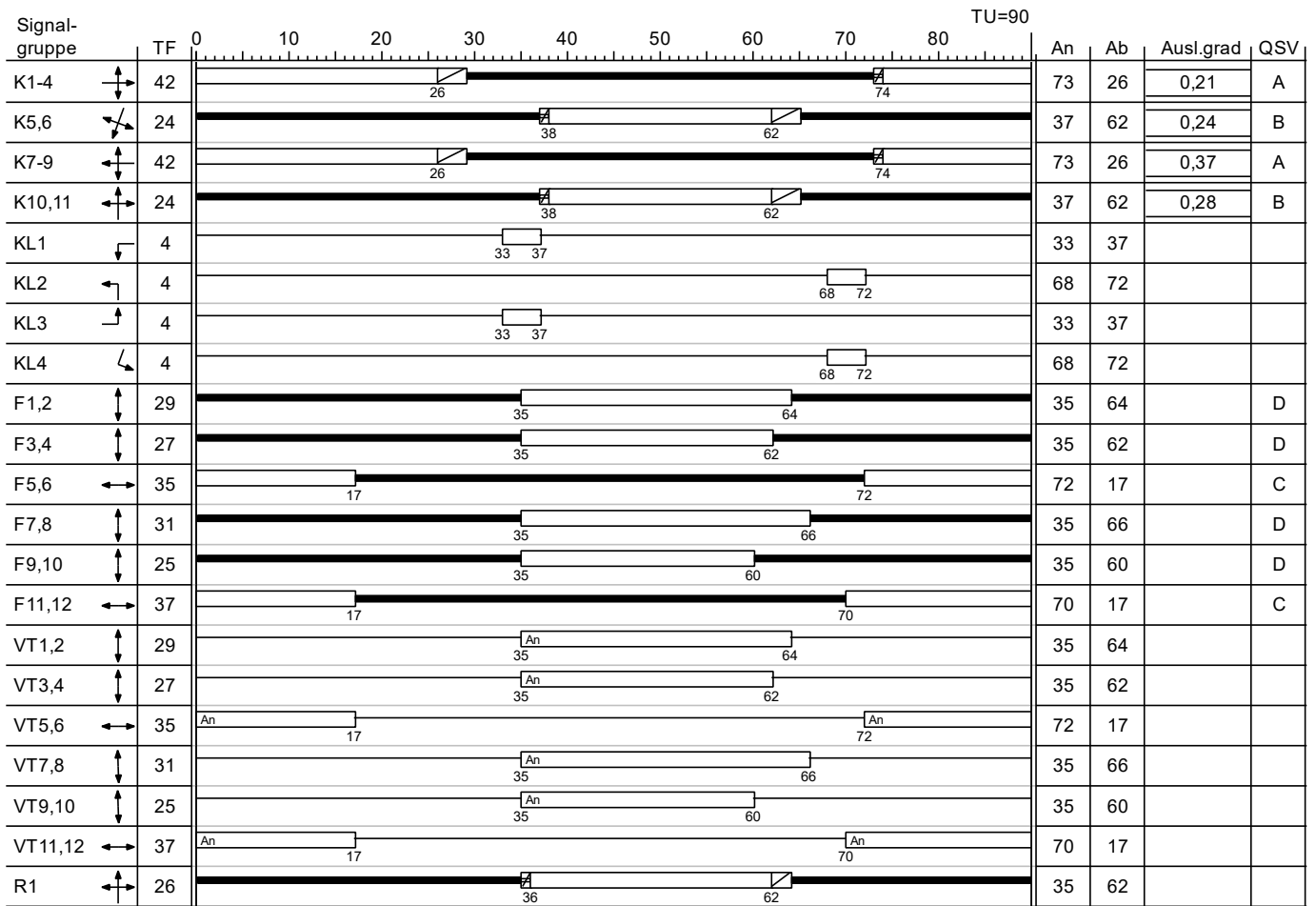
Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

SZP 3 - Früh - Bestand (7-8)



stadtraum

LISA



HBS 2015

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	



MIV - SZP 3 - Früh - Bestand (7-8) (TU=90) - Frühspitzenstunde 7-8 Uhr

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	LK [m]	N _{MS,95>nk} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung		
1	2		K5,6	24	25	66	0,278	120	3,000	1,981	1817	508	13	0,175	2,493	5,163	34,200		-	0,236	26,345	B			
	1		K5,6, KL4	24	25	66	0,278	92	2,300	2,049	1757	390	10	0,175	2,061	4,489	29,304	15,000	(x)	0,236	30,292	B			
2	2		K7-9	42	43	48	0,478	62	1,550	1,953	1843	881	22	0,042	0,879	2,465	16,047	10,000	x	0,070	12,858	A			
	1		K7-9, KL1	42	43	48	0,478	266	6,650	1,886	1909	823	21	0,275	4,671	8,326	52,504		-	0,323	18,128	A			
	1+2		K7-9, KL1					328	8,200	1,899	1896	883	22	0,344	5,638	9,654	60,878		-	0,371	16,916	A			
3	2		K10,11, KL2	24	25	66	0,278	10	0,250	1,935	1860	349	9	0,016	0,220	1,013	6,534		-	0,029	29,998	B			
	1		K10,11	24	25	66	0,278	141	3,525	2,001	1799	500	13	0,224	2,986	5,908	40,163		-	0,282	27,066	B			
4	1		K1-4, KL3	42	43	48	0,478	36	0,900	1,876	1919	442	11	0,049	0,755	2,225	13,911	40,000	-	0,081	27,586	B			
	2		K1-4	42	43	48	0,478	120	3,000	1,913	1882	898	22	0,086	1,759	4,002	25,525		-	0,134	13,446	A			
	3		K1-4	42	43	48	0,478	116	2,900	3,174	1134	544	14	0,153	1,838	4,131	26,496		-	0,213	14,664	A			
Knotenpunktssummen:								963				4454													
Gewichtete Mittelwerte:																						0,249	21,099		
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																									
(x) Für diese Fahrstreifenanordnung ist nach HBS 2015 keine Berechnung kurzer Aufstellstreifen definiert.																									

Fußgängerverkehr - SZP 3 - Früh - Bestand (7-8) (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t _{S1} [s]	t _{w1, Insel} [s]	t _{S2} [s]	t _{w2, Insel} [s]	t _{w max} [s]	QSV	Bemerkung
1	1 (1)	F5,6	Einzelne Furt	-	55				55,000	C	
2	1 (2), 2 (2)	F7,8, F9,10	Geteilte Furt	-	59	0,000	65	0,000	65,000	D	
3	1 (3)	F11,12	Einzelne Furt	-	53				53,000	C	
4	1 (4), 2 (4)	F1,2, F3,4	Geteilte Furt	-	61	0,000	63	0,000	63,000	D	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>nk}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t _{S1}	Sperrzeit 1	[s]
t _{w1, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t _{S2}	Sperrzeit 2	[s]
t _{w2, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t _{w max}	Max. Wartezeit	[s]

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Früh-Spitzenstunde

Zählung 21.11.2023

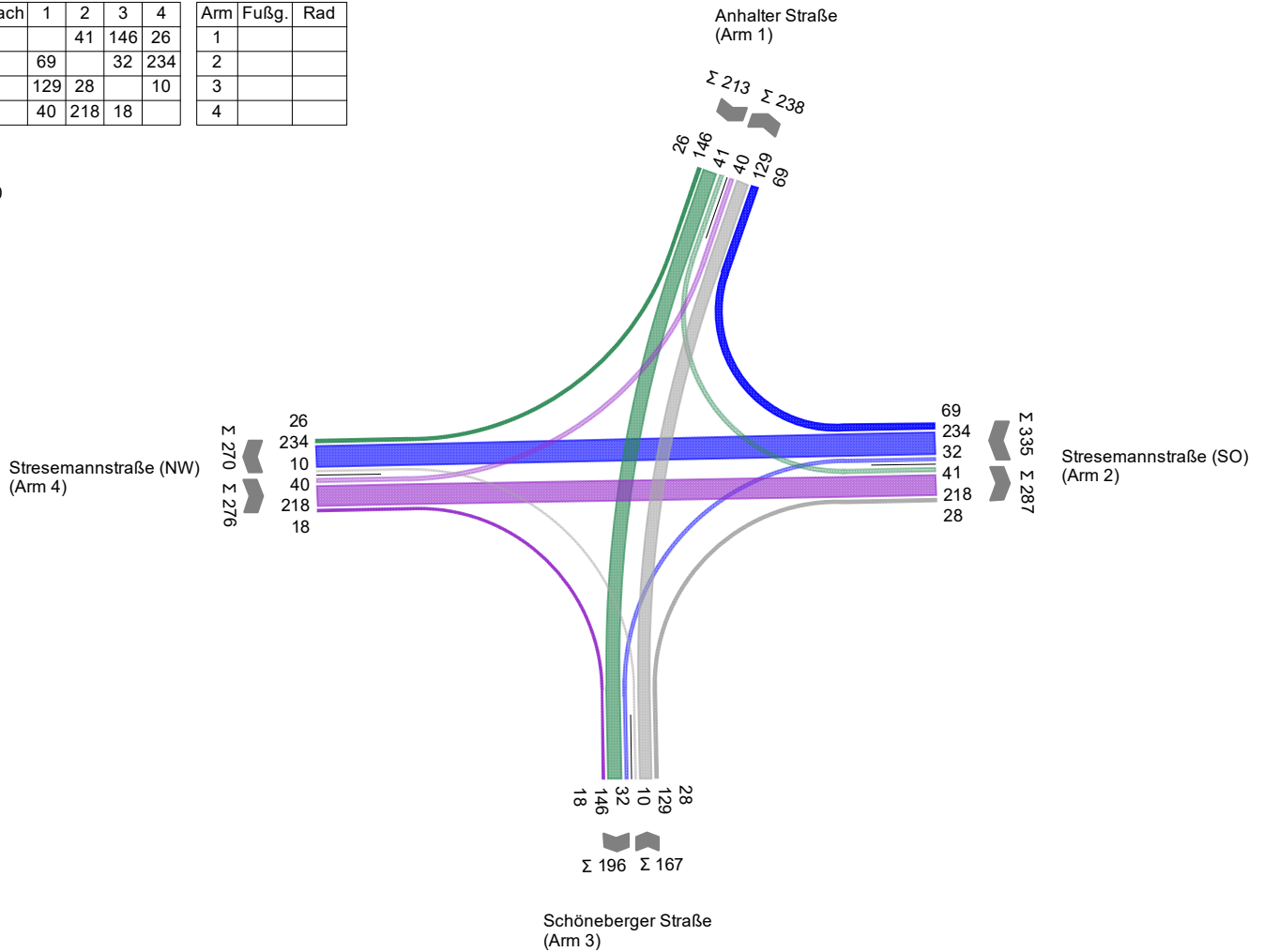
Spitzenstunde 07:00 - 08:00

Auf Basis eines Zeitintervalls 21.11.2023 07:00 - 21.11.2023 08:00

963 Pkw + Krad + Lieferfzg + Lkw + Lastzug + Bus

von/nach	1	2	3	4
1		41	146	26
2	69		32	234
3	129	28		10
4	40	218	18	

Arm	Fußg.	Rad
1		
2		
3		
4		



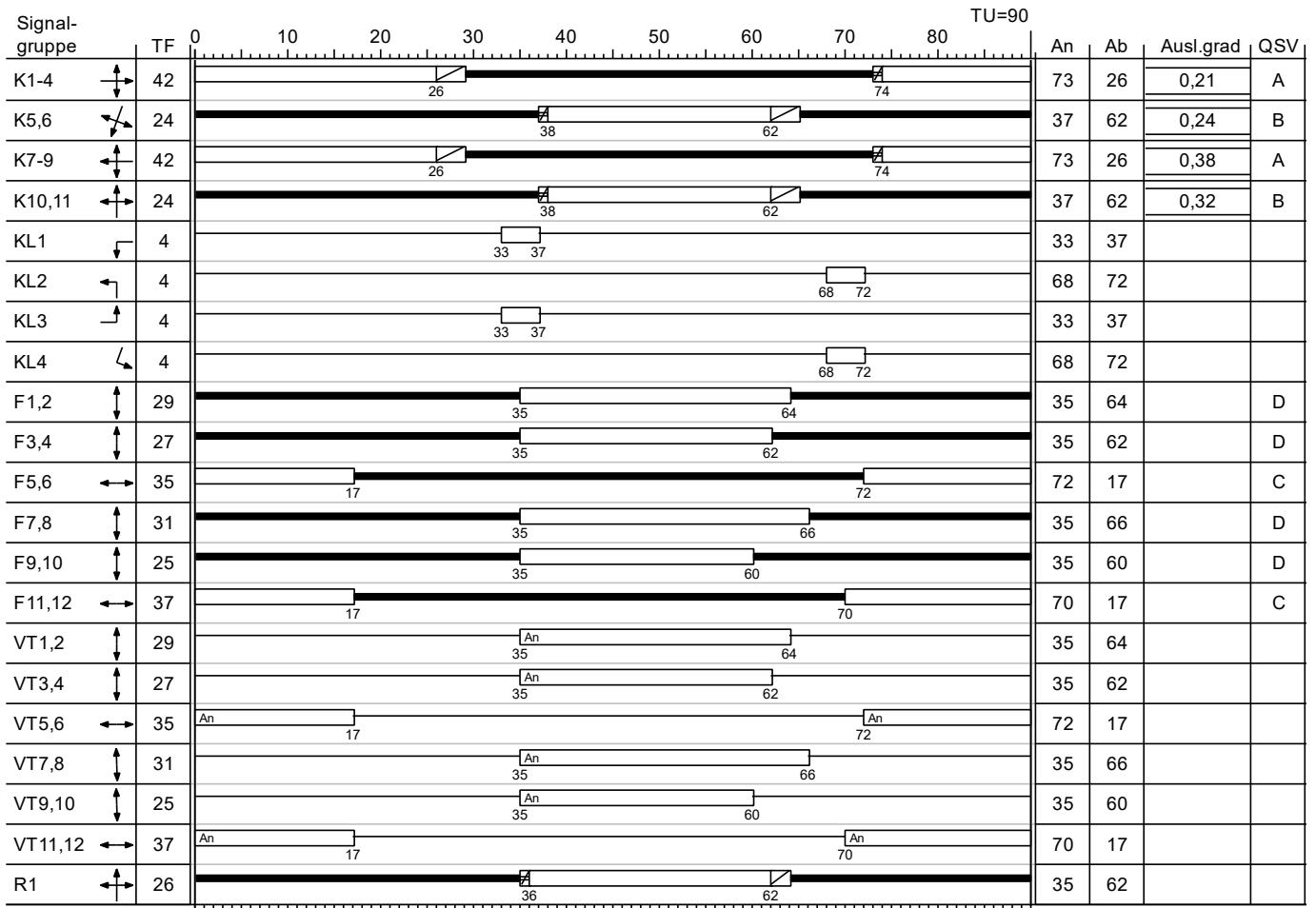
Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

SZP 3 - Früh - Bestand mit BMZ (7-8)



stadtraum

LISA



HBS 2015

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	



MIV - SZP 3 - Früh - Bestand mit BMZ (7-8) (TU=90) - Frühschulspitzenstunde mit BMZ 7-8 Uhr

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	LK [m]	N _{MS,95>nk} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung		
1	2		K5,6	24	25	66	0,278	122	3,050	1,978	1820	508	13	0,179	2,539	5,234	34,607		-	0,240	26,404	B			
	1		K5,6, KL4	24	25	66	0,278	91	2,275	2,052	1754	381	10	0,178	2,055	4,479	29,293	15,000	(x)	0,239	30,713	B			
2	2		K7-9	42	43	48	0,478	69	1,725	1,957	1840	880	22	0,047	0,982	2,658	17,335	10,000	x	0,078	12,929	A			
	1		K7-9, KL1	42	43	48	0,478	266	6,650	1,886	1909	823	21	0,275	4,671	8,326	52,504		-	0,323	18,128	A			
	1+2		K7-9, KL1					335	8,375	1,902	1893	886	22	0,355	5,768	9,830	61,988		-	0,378	16,915	A			
3	2		K10,11, KL2	24	25	66	0,278	10	0,250	1,935	1860	349	9	0,016	0,220	1,013	6,534		-	0,029	29,998	B			
	1		K10,11	24	25	66	0,278	157	3,925	2,007	1794	498	12	0,264	3,370	6,475	44,056		-	0,315	27,617	B			
4	1		K1-4, KL3	42	43	48	0,478	40	1,000	1,868	1927	440	11	0,056	0,844	2,398	14,935	40,000	-	0,091	27,846	B			
	2		K1-4	42	43	48	0,478	120	3,000	1,913	1882	898	22	0,086	1,759	4,002	25,525		-	0,134	13,446	A			
	3		K1-4	42	43	48	0,478	116	2,900	3,174	1134	544	14	0,153	1,838	4,131	26,496		-	0,213	14,664	A			
Knotenpunktssummen:								991				4441													
Gewichtete Mittelwerte:																						0,256	21,345		
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																									
(x) Für diese Fahrstreifenanordnung ist nach HBS 2015 keine Berechnung kurzer Aufstellstreifen definiert.																									

Fußgängerverkehr - SZP 3 - Früh - Bestand mit BMZ (7-8) (TU=90)

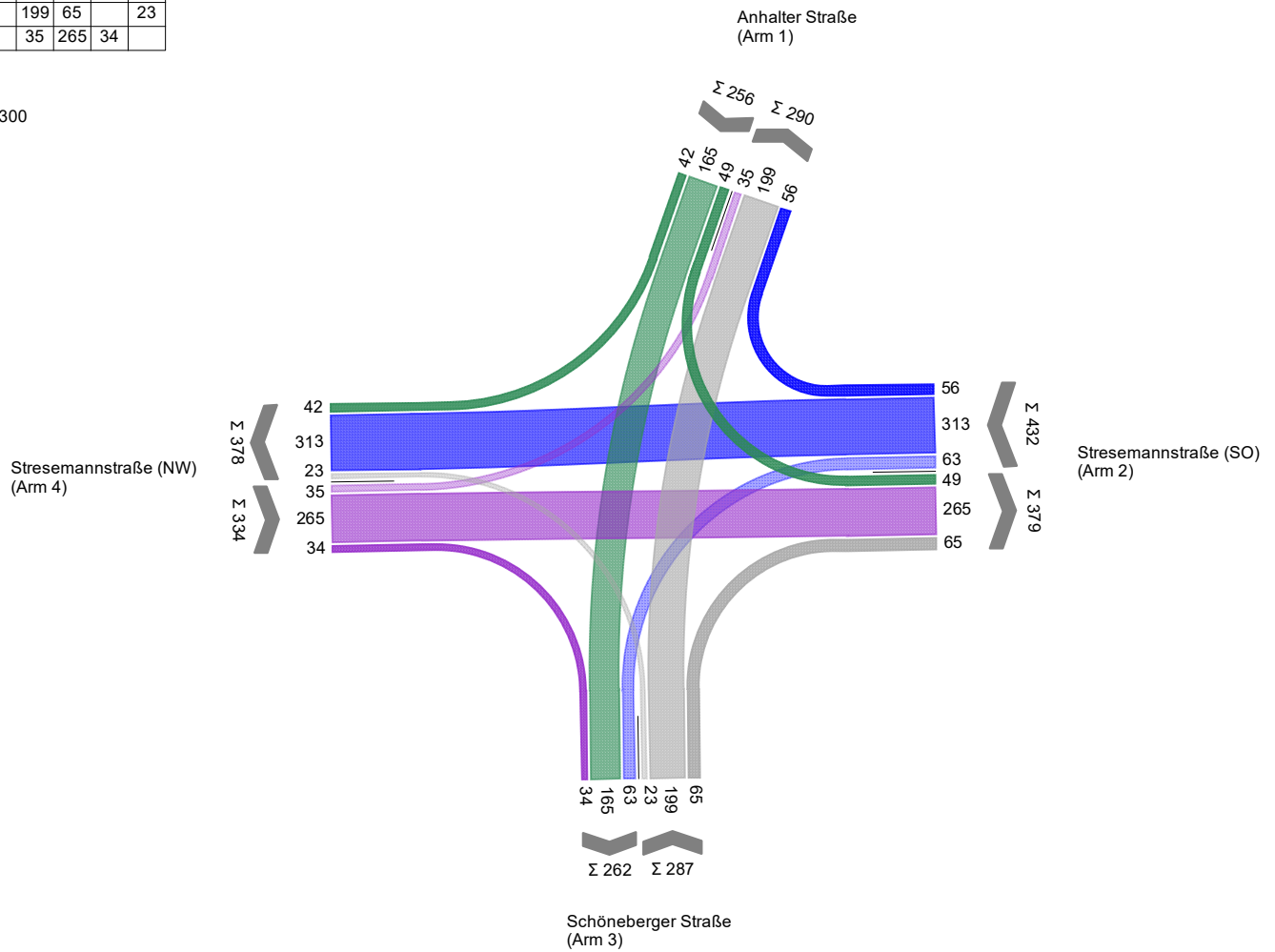
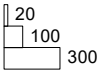
Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t _{s1} [s]	t _{w1, Insel} [s]	t _{s2} [s]	t _{w2, Insel} [s]	t _{w max} [s]	QSV	Bemerkung
1	1 (1)	F5,6	Einzelne Furt	-	55				55,000	C	
2	1 (2), 2 (2)	F7,8, F9,10	Geteilte Furt	-	59	0,000	65	0,000	65,000	D	
3	1 (3)	F11,12	Einzelne Furt	-	53				53,000	C	
4	1 (4), 2 (4)	F1,2, F3,4	Geteilte Furt	-	61	0,000	63	0,000	63,000	D	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>nk}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t _{s1}	Sperrzeit 1	[s]
t _{w1, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t _{s2}	Sperrzeit 2	[s]
t _{w2, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t _{w max}	Max. Wartezeit	[s]

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Frühspitzenstunde 8-9 Uhr

von/nach	1	2	3	4
1		49	165	42
2	56		63	313
3	199	65		23
4	35	265	34	



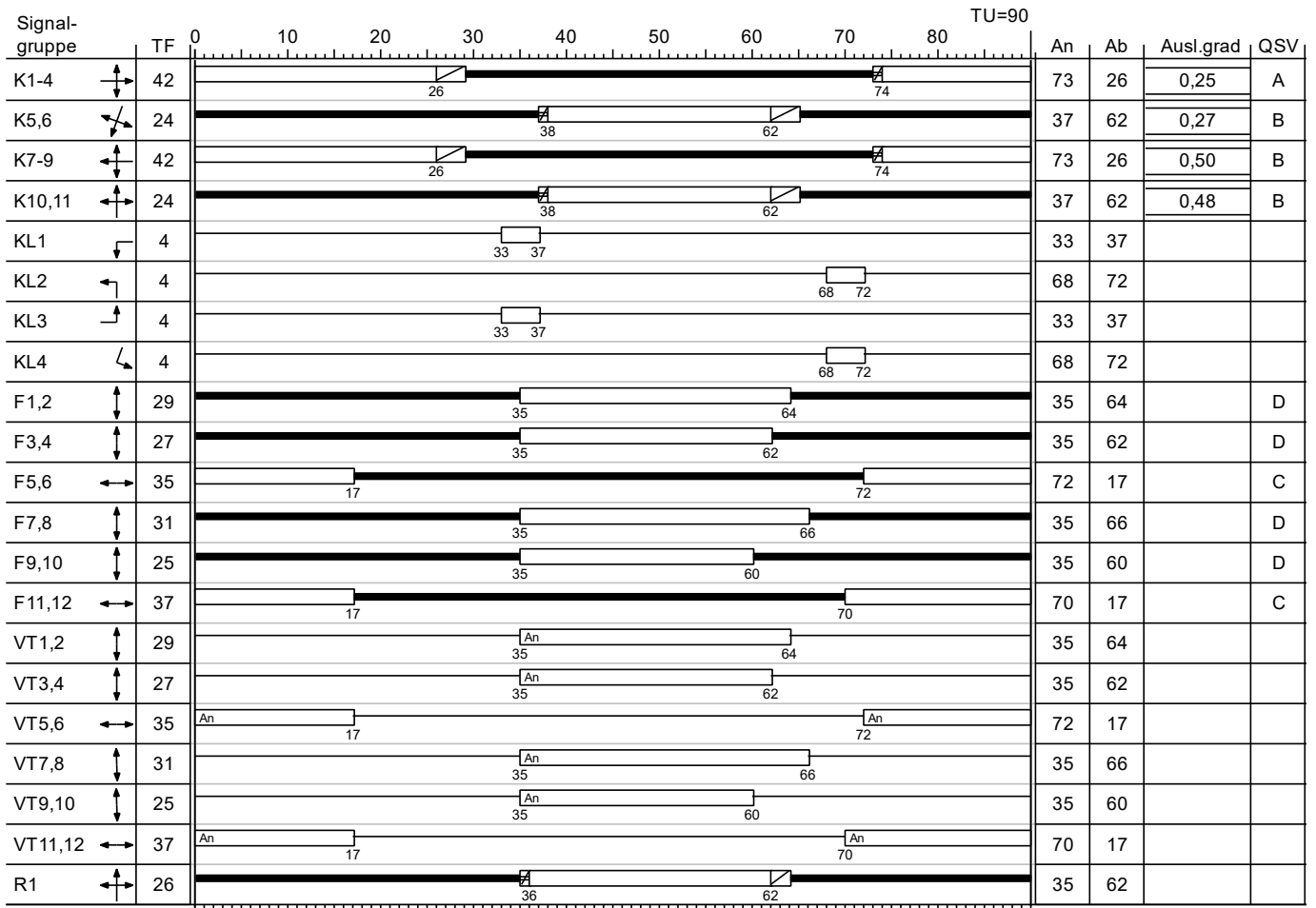
Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

SZP 3 - Früh - Bestand (8-9)



stadtraum

LISA



HBS 2015

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

MIV - SZP 3 - Früh - Bestand (8-9) (TU=90) - Frühspitzenstunde 8-9 Uhr

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _a [s]	t _s [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	LK [m]	N _{MS,95>nK} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung		
1	2		K5,6	24	25	66	0,278	152	3,800	1,800	2000	556	14	0,214	3,183	6,200	37,200		-	0,273	26,770	B			
	1		K5,6, KL4	24	25	66	0,278	104	2,600	1,800	2000	379	9	0,215	2,437	5,077	30,462	15,000	(x)	0,274	33,188	B			
2	2		K7-9	42	43	48	0,478	56	1,400	1,800	2000	956	24	0,035	0,787	2,287	13,722	10,000	x	0,059	12,750	A			
	1		K7-9, KL1	42	43	48	0,478	376	9,400	1,800	2000	808	20	0,521	7,419	12,026	72,156		-	0,465	22,003	B			
	1+2		K7-9, KL1					432	10,800	1,802	1998	861	22	0,613	8,455	13,373	80,238		-	0,502	21,155	B			
3	2		K10,11, KL2	24	25	66	0,278	23	0,575	1,800	2000	361	9	0,038	0,514	1,727	10,362		-	0,064	30,917	B			
	1		K10,11	24	25	66	0,278	264	6,600	1,800	2000	556	14	0,543	6,033	10,187	61,122		-	0,475	30,543	B			
4	1		K1-4, KL3	42	43	48	0,478	35	0,875	1,800	2000	421	11	0,050	0,753	2,221	13,326	40,000	-	0,083	28,941	B			
	2		K1-4	42	43	48	0,478	155	3,875	1,800	2000	956	24	0,108	2,301	4,866	29,196		-	0,162	13,698	A			
	3		K1-4	42	43	48	0,478	144	3,600	2,981	1208	577	14	0,189	2,323	4,901	29,406		-	0,250	15,105	A			
Knotenpunktssummen:								1309				4614													
Gewichtete Mittelwerte:																					0,353	23,767			
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																									
(x) Für diese Fahrstreifenanordnung ist nach HBS 2015 keine Berechnung kurzer Aufstellstreifen definiert.																									

Fußgängerverkehr - SZP 3 - Früh - Bestand (8-9) (TU=90)

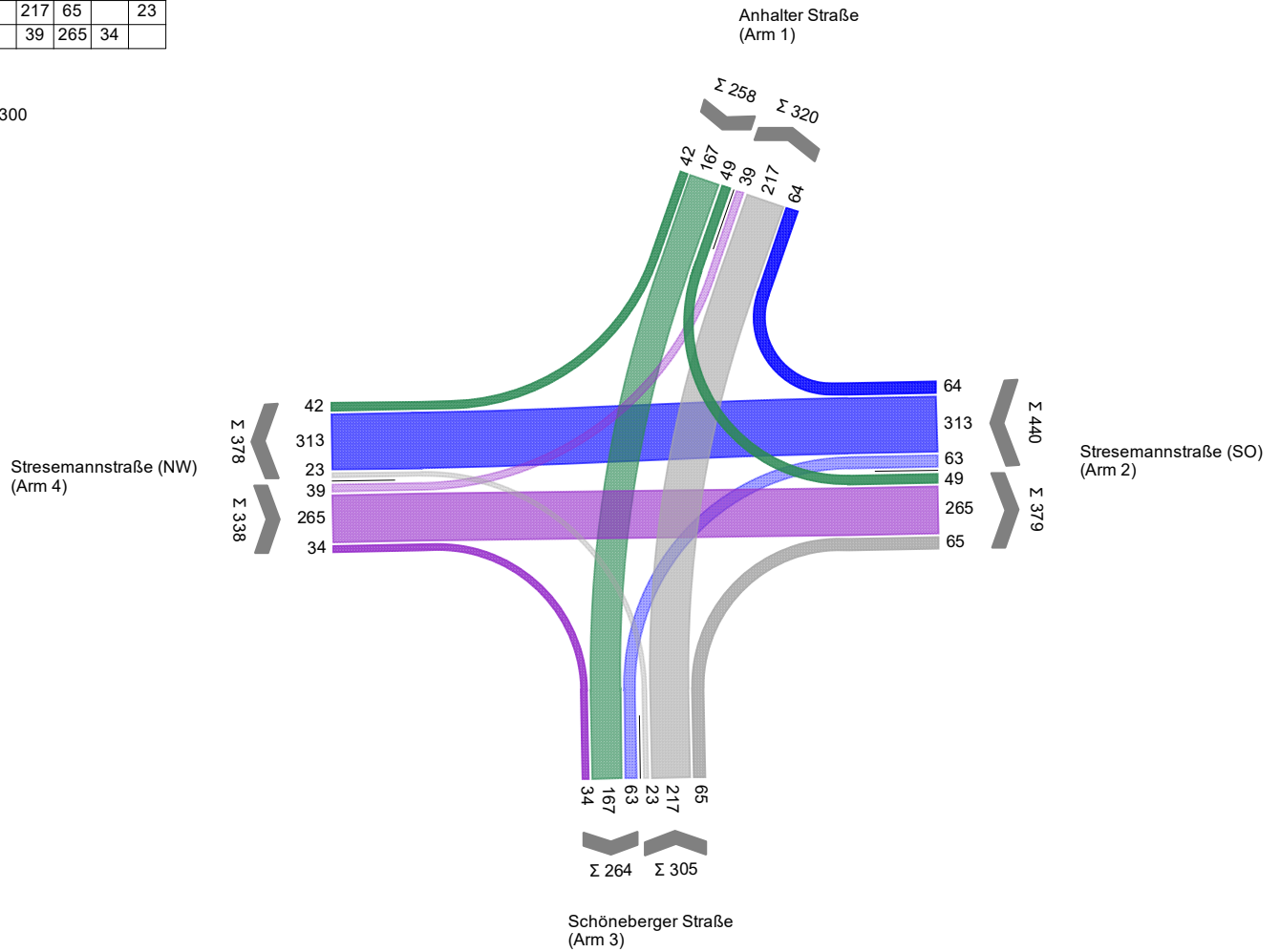
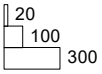
Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t _{s1} [s]	t _{w1, Insel} [s]	t _{s2} [s]	t _{w2, Insel} [s]	t _{wmax} [s]	QSV	Bemerkung
1	1 (1)	F5,6	Einzelne Furt	-	55				55,000	C	
2	1 (2), 2 (2)	F7,8, F9,10	Geteilte Furt	-	59	0,000	65	0,000	65,000	D	
3	1 (3)	F11,12	Einzelne Furt	-	53				53,000	C	
4	1 (4), 2 (4)	F1,2, F3,4	Geteilte Furt	-	61	0,000	63	0,000	63,000	D	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _a	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>nK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t _{s1}	Sperrzeit 1	[s]
t _{w1, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t _{s2}	Sperrzeit 2	[s]
t _{w2, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t _{wmax}	Max. Wartezeit	[s]

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Frühspitzenstunde mit BMZ 8-9 Uhr

von/nach	1	2	3	4
1		49	167	42
2	64		63	313
3	217	65		23
4	39	265	34	



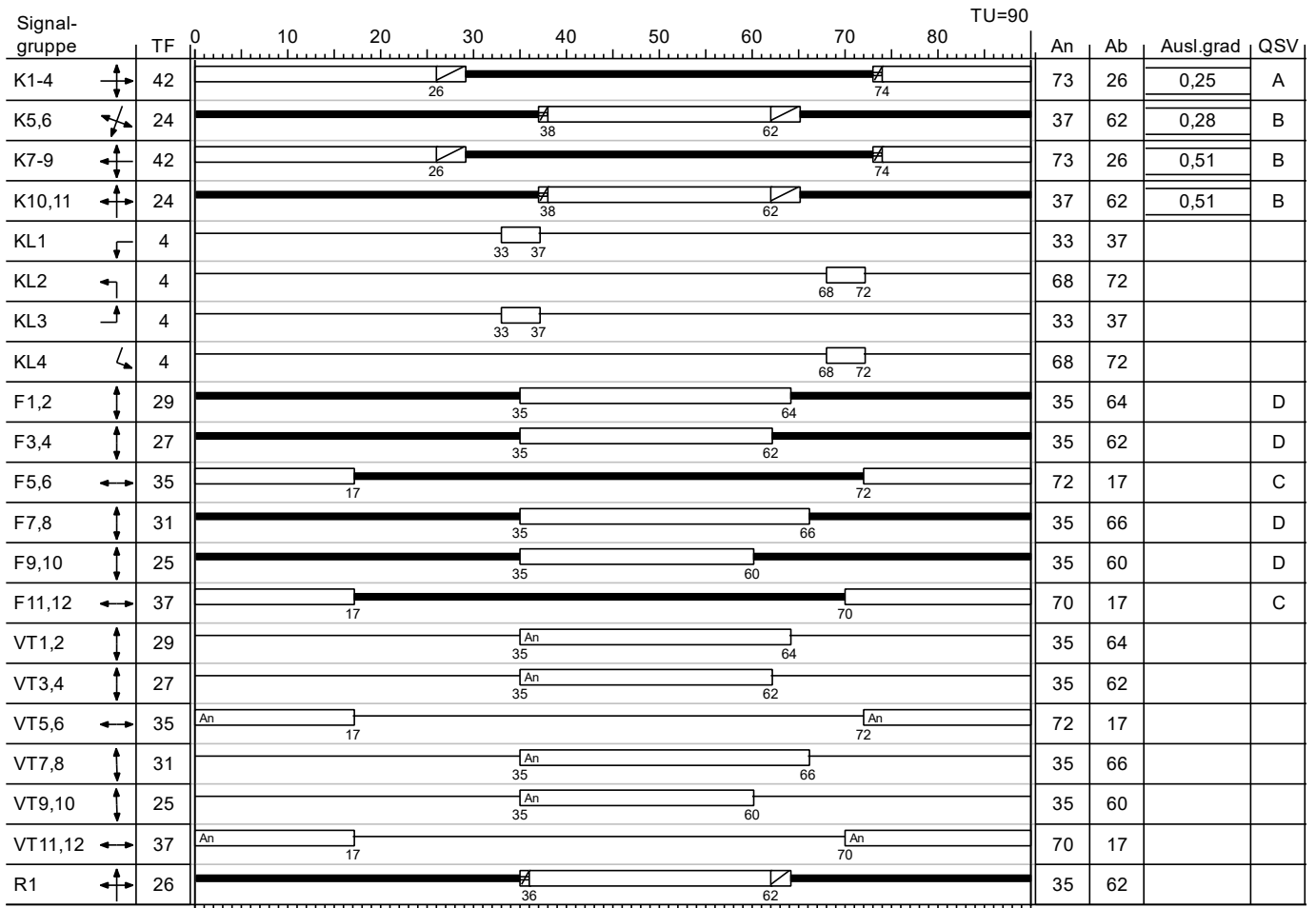
Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

SZP 3 - Früh - Bestand mit BMZ (8-9)



stadtraum

LISA



HBS 2015

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	



MIV - SZP 3 - Früh - Bestand mit BMZ (8-9) (TU=90) - Frühschulspitzenstunde mit BMZ 8-9 Uhr

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _a [s]	t _s [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	LK [m]	N _{MS,95>TK} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung		
1	2		K5,6	24	25	66	0,278	155	3,875	1,800	2000	556	14	0,221	3,254	6,305	37,830		-	0,279	26,861	B			
	1		K5,6, KL4	24	25	66	0,278	103	2,575	1,800	2000	368	9	0,222	2,437	5,077	30,462	15,000	(x)	0,280	33,763	B			
2	2		K7-9	42	43	48	0,478	64	1,600	1,800	2000	956	24	0,040	0,903	2,510	15,060	10,000	x	0,067	12,818	A			
	1		K7-9, KL1	42	43	48	0,478	376	9,400	1,800	2000	808	20	0,521	7,419	12,026	72,156		-	0,465	22,003	B			
	1+2		K7-9, KL1					440	11,000	1,798	2002	866	22	0,630	8,626	13,593	81,558		-	0,508	21,166	B			
3	2		K10,11, KL2	24	25	66	0,278	23	0,575	1,800	2000	360	9	0,038	0,515	1,729	10,374		-	0,064	30,991	B			
	1		K10,11	24	25	66	0,278	282	7,050	1,800	2000	556	14	0,625	6,550	10,878	65,268		-	0,507	31,354	B			
4	1		K1-4, KL3	42	43	48	0,478	39	0,975	1,800	2000	417	10	0,058	0,845	2,400	14,400	40,000	-	0,094	29,221	B			
	2		K1-4	42	43	48	0,478	155	3,875	1,800	2000	956	24	0,108	2,301	4,866	29,196		-	0,162	13,698	A			
	3		K1-4	42	43	48	0,478	144	3,600	2,981	1208	577	14	0,189	2,323	4,901	29,406		-	0,250	15,105	A			
Knotenpunktssummen:								1341				4598													
Gewichtete Mittelwerte:																					0,362	24,098			
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																									
(x) Für diese Fahrstreifenanordnung ist nach HBS 2015 keine Berechnung kurzer Aufstellstreifen definiert.																									

Fußgängerverkehr - SZP 3 - Früh - Bestand mit BMZ (8-9) (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t _{s1} [s]	t _{w1, Insel} [s]	t _{s2} [s]	t _{w2, Insel} [s]	t _{wmax} [s]	QSV	Bemerkung
1	1 (1)	F5,6	Einzelne Furt	-	55				55,000	C	
2	1 (2), 2 (2)	F7,8, F9,10	Geteilte Furt	-	59	0,000	65	0,000	65,000	D	
3	1 (3)	F11,12	Einzelne Furt	-	53				53,000	C	
4	1 (4), 2 (4)	F1,2, F3,4	Geteilte Furt	-	61	0,000	63	0,000	63,000	D	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _a	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>TK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t _{s1}	Sperrzeit 1	[s]
t _{w1, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t _{s2}	Sperrzeit 2	[s]
t _{w2, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t _{wmax}	Max. Wartezeit	[s]

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Maximaler Stundenwert

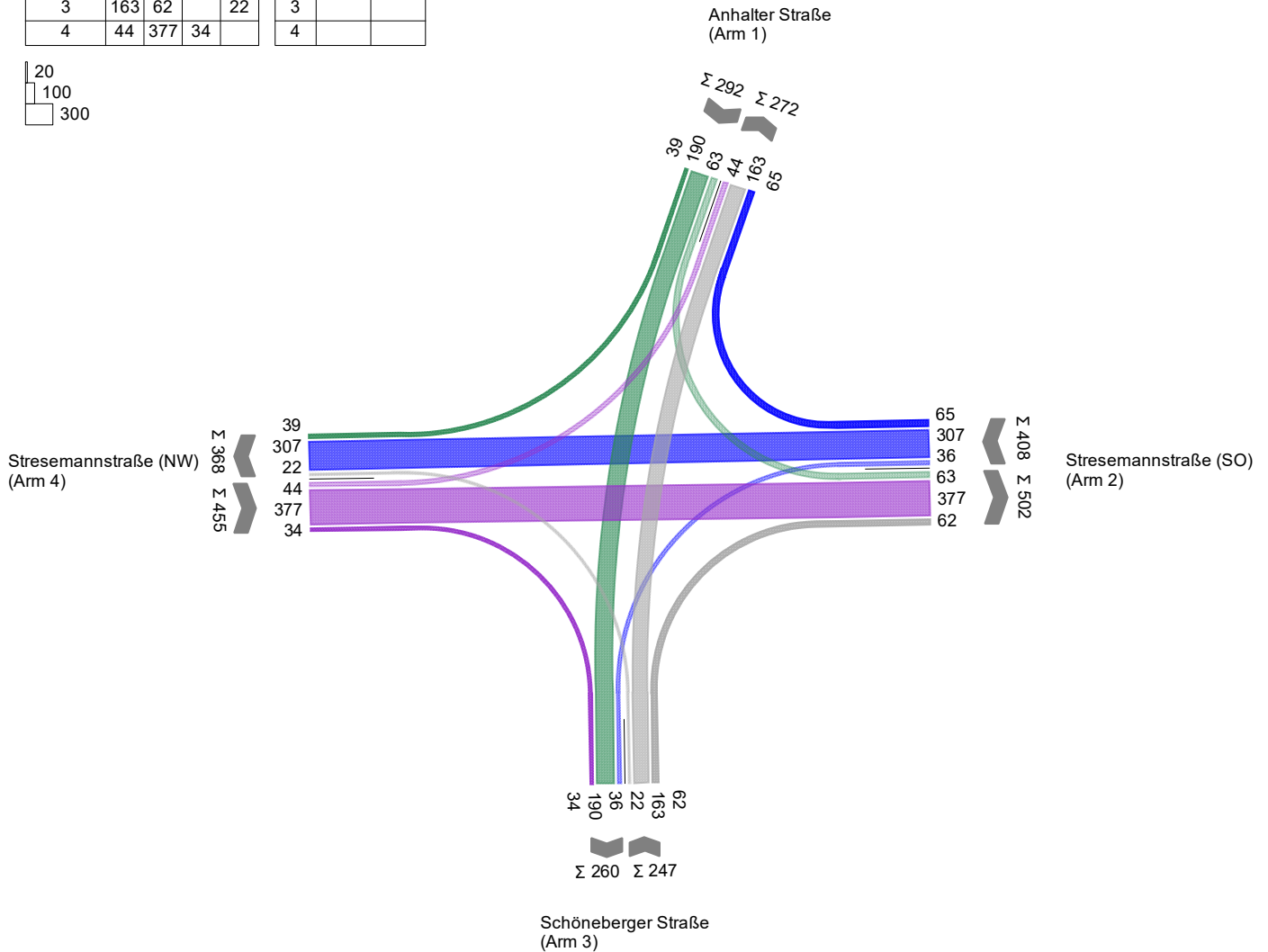
Zählung 21.11.2023

Maximaler Stundenwert 09:00 - 10:00

Auf Basis eines Zeitintervalls 21.11.2023 00:00 - 21.11.2023 12:00

1402 Pkw + Krad + Lieferfg + Lkw + Lastzug + Bus

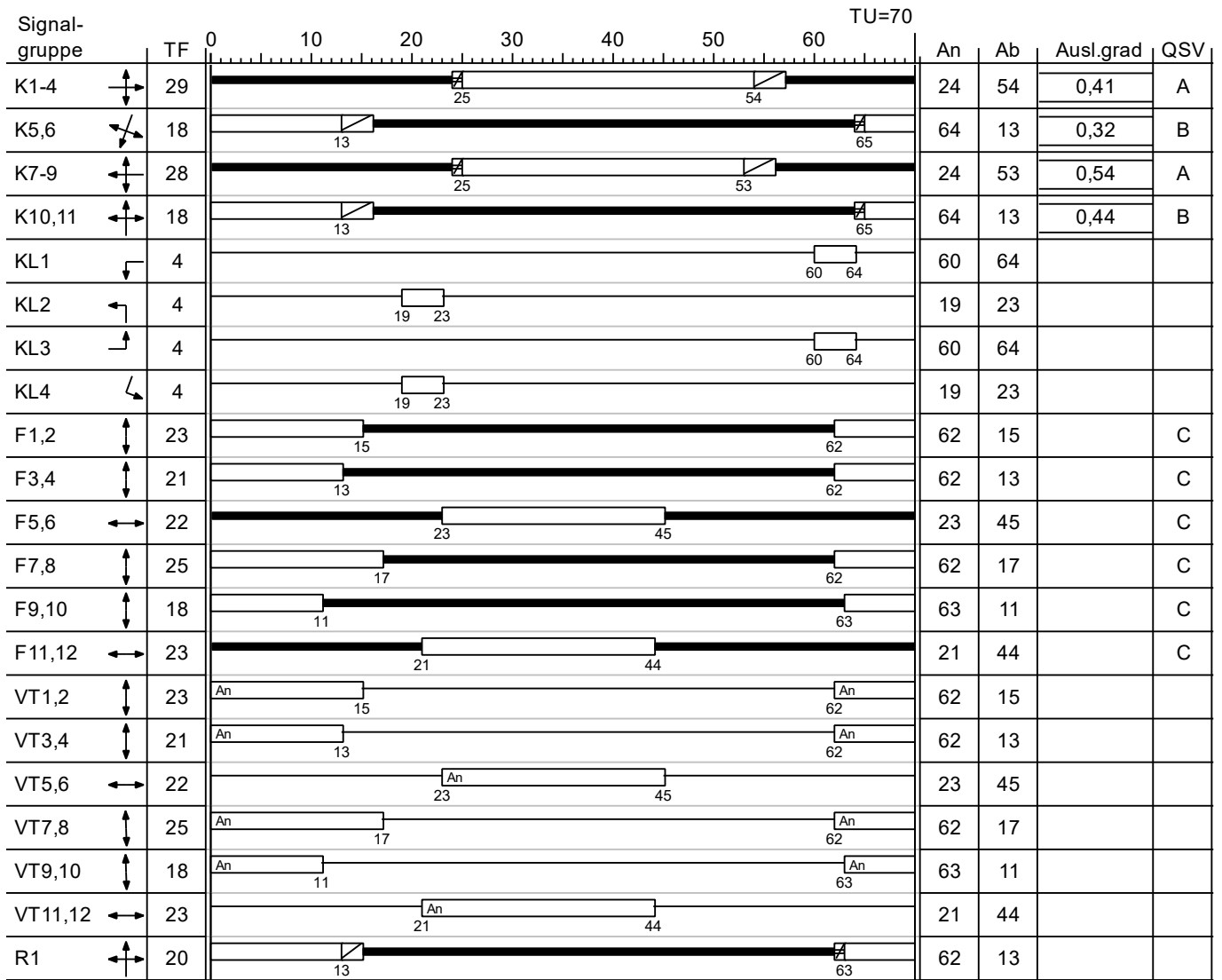
von/nach	1	2	3	4	Arm	Fußg.	Rad
1		63	190	39	1		
2	65		36	307	2		
3	163	62		22	3		
4	44	377	34		4		



Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

SZP1 - Früh - Bestand (9-10)

LISA



HBS 2015

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

MIV - SZP1 - Früh - Bestand (9-10) (TU=70) - Frühspitzenstunde des KP 9-10 Uhr

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _a [s]	t _s [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	LK [m]	N _{MS,95>TK} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung		
1	2		K5,6	18	19	52	0,271	167	3,247	1,889	1906	517	10	0,275	2,869	5,734	36,434		-	0,323	22,300	B			
	1		K5,6, KL4	18	19	52	0,271	125	2,431	1,886	1909	388	8	0,273	2,346	4,936	30,682	15,000	(x)	0,322	26,320	B			
2	2		K7-9	28	29	42	0,414	65	1,264	1,946	1850	766	15	0,052	0,820	2,351	15,249	10,000	x	0,085	12,701	A			
	1		K7-9, KL1	28	29	42	0,414	343	6,669	1,898	1897	690	13	0,599	5,778	9,843	62,365		-	0,497	20,409	B			
	1+2		K7-9, KL1					408	7,933	1,904	1891	754	15	0,729	6,809	11,222	71,103		-	0,541	19,603	A			
3	2		K10,11, KL2	18	19	52	0,271	22	0,428	1,984	1815	343	7	0,038	0,389	1,444	9,548		-	0,064	23,701	B			
	1		K10,11	18	19	52	0,271	225	4,375	1,926	1869	507	10	0,474	4,100	7,524	49,072		-	0,444	24,511	B			
4	1		K1-4, KL3	29	30	41	0,429	44	0,856	1,922	1873	366	7	0,076	0,781	2,276	14,585	40,000	-	0,120	23,972	B			
	2		K1-4	29	30	41	0,429	211	4,103	1,895	1900	814	16	0,199	2,835	5,683	35,905		-	0,259	13,718	A			
	3		K1-4	29	30	41	0,429	200	3,889	3,137	1148	493	10	0,401	3,090	6,063	38,342		-	0,406	16,746	A			
Knotenpunktssummen:								1402				4118													
Gewichtete Mittelwerte:																					0,385	20,454			
TU = 70 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																									
(x) Für diese Fahrstreifenanordnung ist nach HBS 2015 keine Berechnung kurzer Aufstellstreifen definiert.																									

Fußgängerverkehr - SZP1 - Früh - Bestand (9-10) (TU=70)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t _{s1} [s]	t _{w1, Insel} [s]	t _{s2} [s]	t _{w2, Insel} [s]	t _{w max} [s]	QSV	Bemerkung
1	1 (1)	F5,6	Einzelne Furt	-	48				48,000	C	
2	1 (2), 2 (2)	F7,8, F9,10	Geteilte Furt	-	45	0,000	52	0,000	52,000	C	
3	1 (3)	F11,12	Einzelne Furt	-	47				47,000	C	
4	1 (4), 2 (4)	F1,2, F3,4	Geteilte Furt	-	47	0,000	49	0,000	49,000	C	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _a	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>TK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t _{s1}	Sperrzeit 1	[s]
t _{w1, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t _{s2}	Sperrzeit 2	[s]
t _{w2, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t _{w max}	Max. Wartezeit	[s]

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin			
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße			
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum 17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt

Maximaler Stundenwert

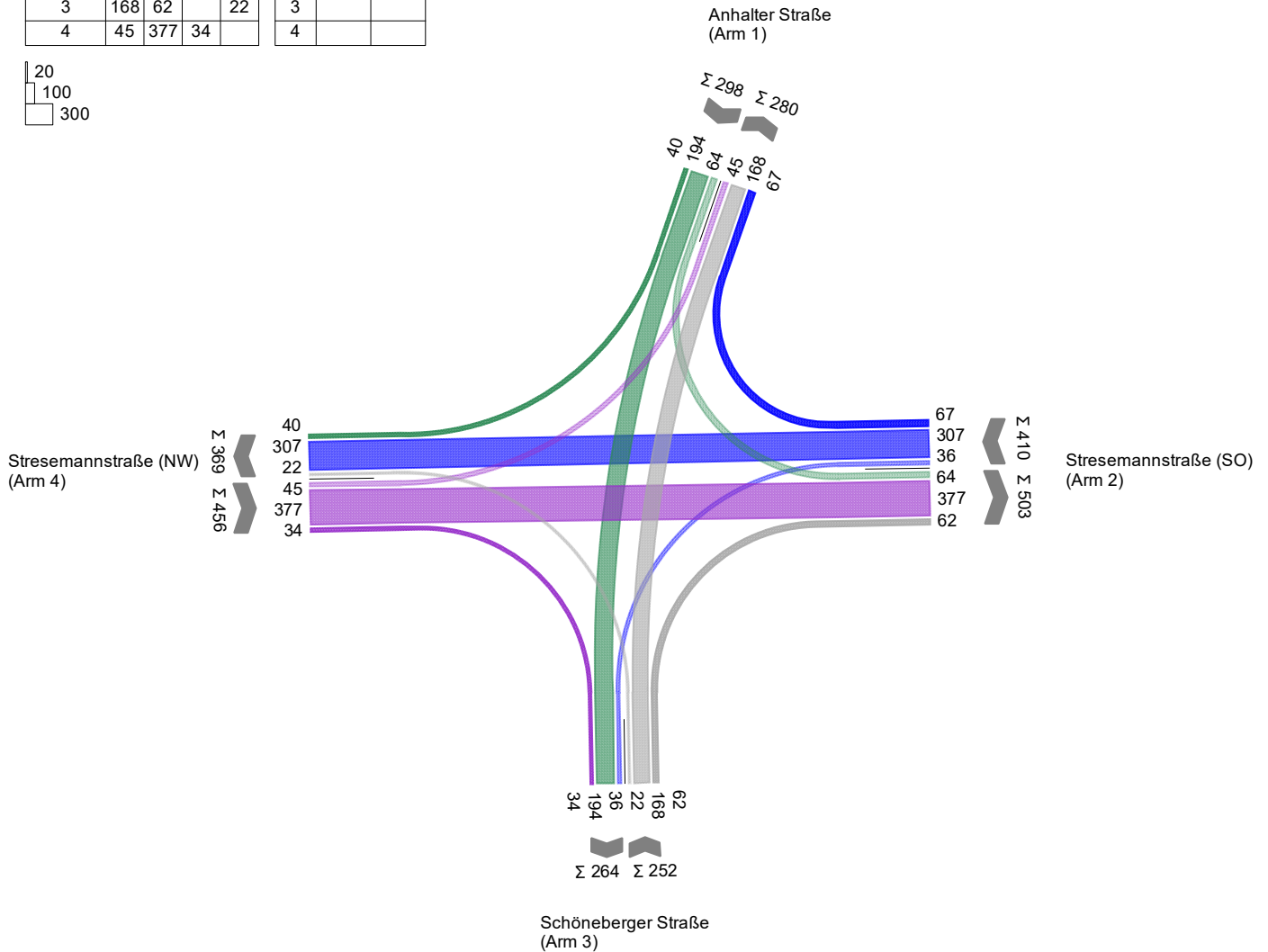
Zählung 21.11.2023

Maximaler Stundenwert 09:00 - 10:00

Auf Basis eines Zeitintervalls 21.11.2023 00:00 - 21.11.2023 12:00

1402 Pkw + Krad + Lieferfg + Lkw + Lastzug + Bus

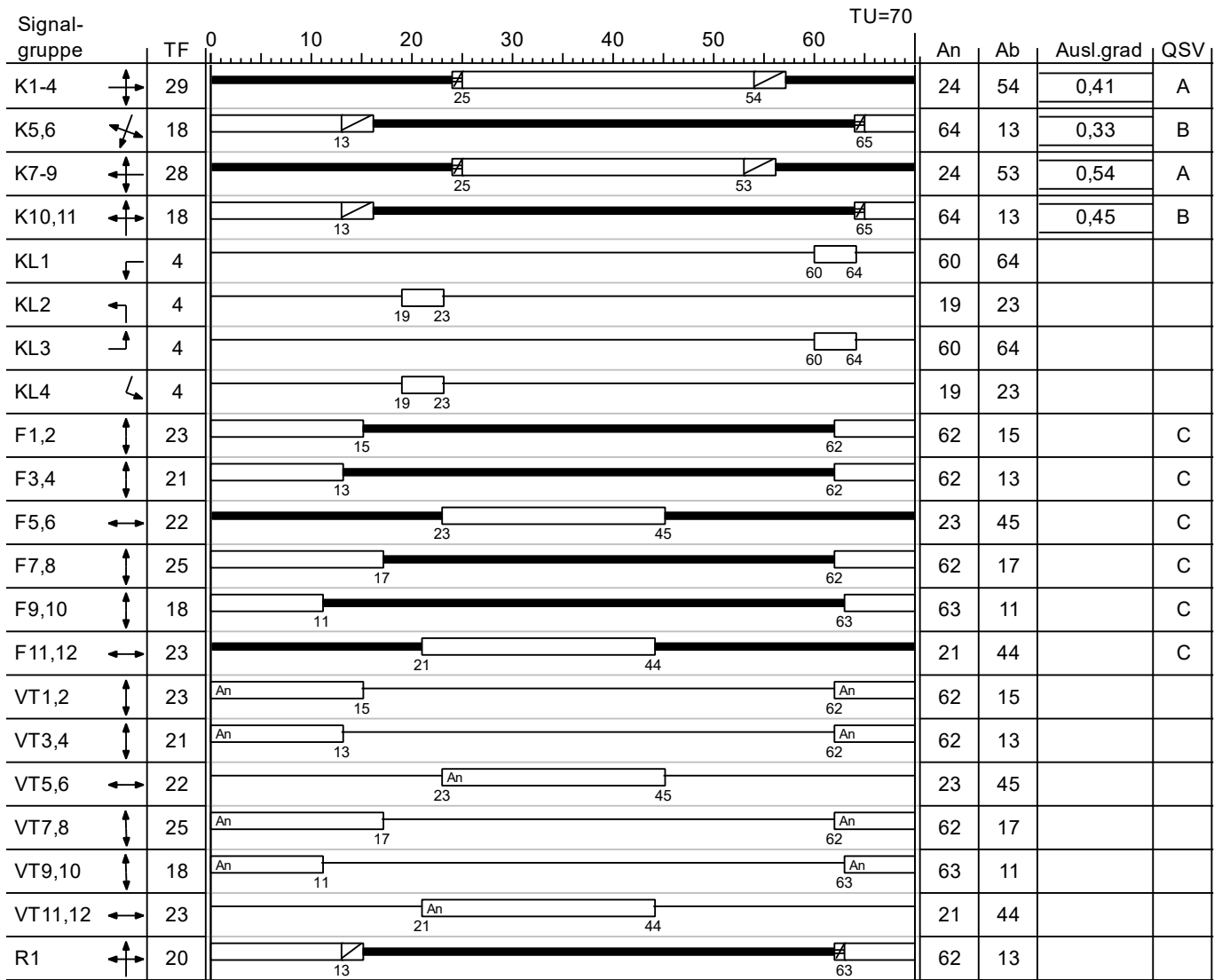
von/nach	1	2	3	4	Arm	Fußg.	Rad
1		64	194	40	1		
2	67		36	307	2		
3	168	62		22	3		
4	45	377	34		4		



Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

SZP1 - Früh - Bestand mit BMZ (9-10)

LISA



HBS 2015

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	



MIV - SZP1 - Früh - Bestand mit BMZ (9-10) (TU=70) - Frühspitzenstunde des KP mit BMZ 9-10 Uhr

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _a [s]	t _s [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	LK [m]	N _{MS,95>TK} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung		
1	2		K5,6	18	19	52	0,271	170	3,306	1,888	1907	517	10	0,283	2,929	5,823	36,964		-	0,329	22,392	B			
	1		K5,6, KL4	18	19	52	0,271	128	2,489	1,885	1910	386	8	0,286	2,415	5,043	32,043	15,000	(x)	0,332	26,557	B			
2	2		K7-9	28	29	42	0,414	67	1,303	1,940	1856	768	15	0,053	0,845	2,400	15,523	10,000	x	0,087	12,716	A			
	1		K7-9, KL1	28	29	42	0,414	343	6,669	1,898	1897	690	13	0,599	5,778	9,843	62,365		-	0,497	20,409	B			
	1+2		K7-9, KL1					410	7,972	1,905	1890	756	15	0,732	6,839	11,262	71,356		-	0,542	19,574	A			
3	2		K10,11, KL2	18	19	52	0,271	22	0,428	1,984	1815	341	7	0,038	0,390	1,446	9,561		-	0,065	23,764	B			
	1		K10,11	18	19	52	0,271	230	4,472	1,923	1872	507	10	0,495	4,213	7,684	50,023		-	0,454	24,725	B			
4	1		K1-4, KL3	29	30	41	0,429	45	0,875	1,921	1874	366	7	0,078	0,800	2,313	14,808	40,000	-	0,123	24,005	B			
	2		K1-4	29	30	41	0,429	211	4,103	1,895	1900	814	16	0,199	2,835	5,683	35,905		-	0,259	13,718	A			
	3		K1-4	29	30	41	0,429	200	3,889	3,137	1148	493	10	0,401	3,090	6,063	38,342		-	0,406	16,746	A			
Knotenpunktssummen:								1416				4114													
Gewichtete Mittelwerte:																					0,388	20,556			
TU = 70 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																									
(x) Für diese Fahrstreifenanordnung ist nach HBS 2015 keine Berechnung kurzer Aufstellstreifen definiert.																									

Fußgängerverkehr - SZP1 - Früh - Bestand mit BMZ (9-10) (TU=70)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t _{s1} [s]	t _{w1, Insel} [s]	t _{s2} [s]	t _{w2, Insel} [s]	t _{w max} [s]	QSV	Bemerkung
1	1 (1)	F5,6	Einzelne Furt	-	48				48,000	C	
2	1 (2), 2 (2)	F7,8, F9,10	Geteilte Furt	-	45	0,000	52	0,000	52,000	C	
3	1 (3)	F11,12	Einzelne Furt	-	47				47,000	C	
4	1 (4), 2 (4)	F1,2, F3,4	Geteilte Furt	-	47	0,000	49	0,000	49,000	C	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _a	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>TK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t _{s1}	Sperrzeit 1	[s]
t _{w1, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t _{s2}	Sperrzeit 2	[s]
t _{w2, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t _{w max}	Max. Wartezeit	[s]

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Maximaler Stundenwert

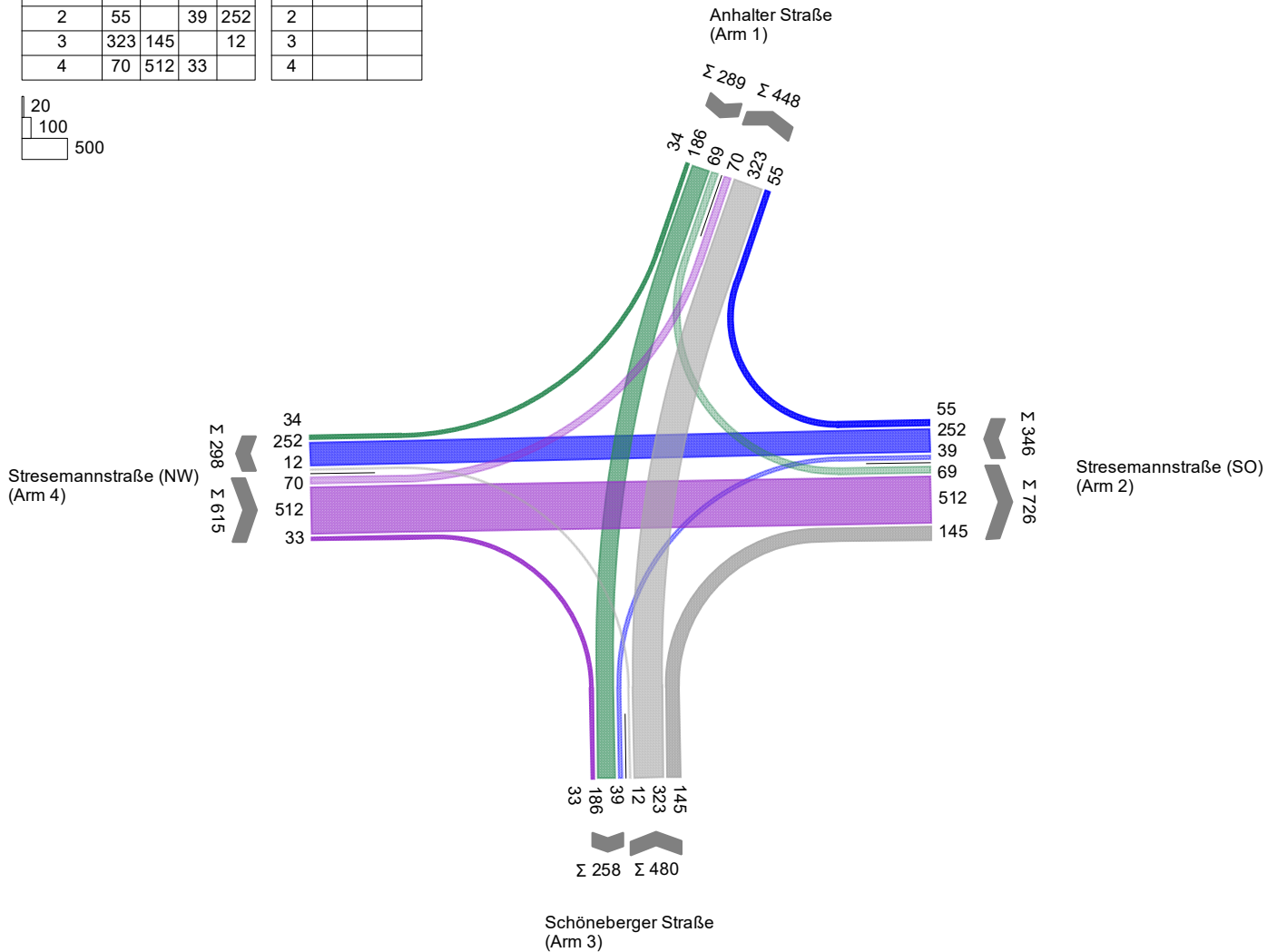
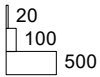
Zählung 21.11.2023

Maximaler Stundenwert 15:00 - 16:00

Auf Basis eines Zeitintervalls 21.11.2023 12:00 - 22.11.2023 00:00

1730 Pkw + Krad + Lieferfzg + Lkw + Lastzug + Bus

von\nach	1	2	3	4	Arm	Fußg.	Rad
1		69	186	34	1		
2	55		39	252	2		
3	323	145		12	3		
4	70	512	33		4		



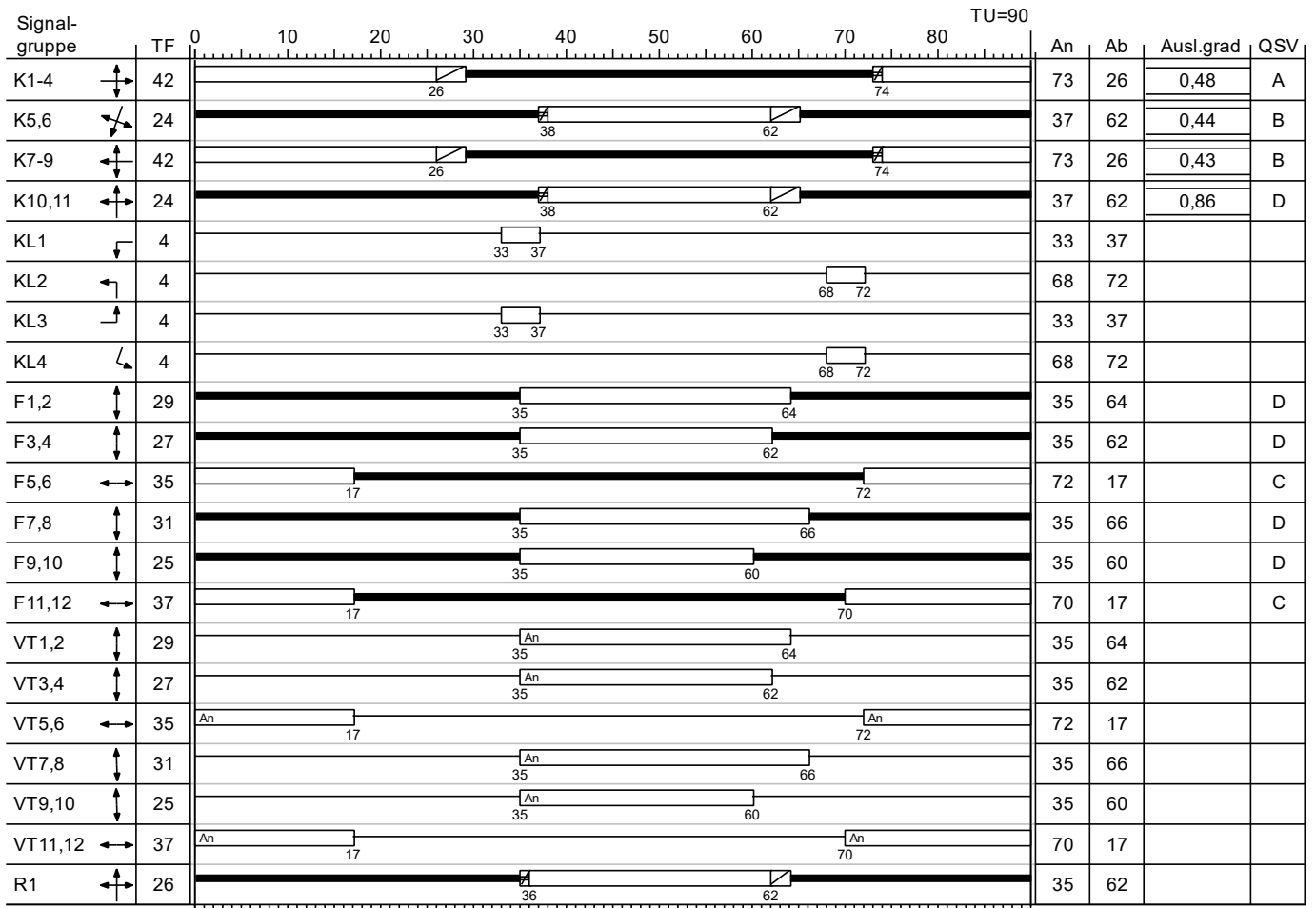
Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

SZP 4 - Spät - Bestand (15-16)



stadtraum

LISA



HBS 2015

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	



MIV - SZP 4 - Spät - Bestand (15-16) (TU=90) - Spätspitzenstunde des KP 15-16 Uhr

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _a [s]	t _s [s]	f _a [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _b [s/Kfz]	q _s [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	LK [m]	N _{MS,95>PK} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	2		K5,6	24	25	66	0,278	220	5,500	1,923	1872	520	13	0,433	4,933	8,689	55,731			-	0,423	29,582	B	
	1		K5,6, KL4	24	25	66	0,278	69	1,725	1,820	1978	158	4	0,454	2,098	4,548	27,588	15,000	(x)	0,437	49,812	C		
2	2		K7-9	42	43	48	0,478	55	1,375	1,948	1848	883	22	0,037	0,777	2,268	14,724	10,000	x	0,062	12,787	A		
	1		K7-9, KL1	42	43	48	0,478	291	7,275	1,851	1945	738	18	0,381	5,692	9,727	60,113		-	0,394	22,259	B		
	1+2		K7-9, KL1					346	8,650	1,866	1929	797	20	0,455	6,641	10,999	67,974		-	0,434	20,947	B		
3	2		K10,11, KL2	24	25	66	0,278	12	0,300	2,025	1778	314	8	0,022	0,271	1,151	7,769		-	0,038	30,938	B		
	1		K10,11	24	25	66	0,278	468	11,700	1,841	1955	543	14	5,476	16,586	23,474	145,492		-	0,862	67,156	D		
4	1		K1-4, KL3	42	43	48	0,478	70	1,750	1,800	2000	454	11	0,102	1,504	3,578	21,468	40,000	-	0,154	28,672	B		
	2		K1-4	42	43	48	0,478	278	6,950	1,858	1938	926	23	0,246	4,481	8,061	49,914		-	0,300	15,270	A		
	3		K1-4	42	43	48	0,478	267	6,675	3,081	1168	558	14	0,550	5,066	8,873	54,942		-	0,478	19,441	A		
Knotenpunktssummen:								1730				4211												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,512	35,196		
				TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				
				(x) Für diese Fahrstreifenanordnung ist nach HBS 2015 keine Berechnung kurzer Aufstellstreifen definiert.																				

Fußgängerverkehr - SZP 4 - Spät - Bestand (15-16) (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t _{s1} [s]	t _{w1, Insel} [s]	t _{s2} [s]	t _{w2, Insel} [s]	t _{w max} [s]	QSV	Bemerkung
1	1 (1)	F5,6	Einzelne Furt	-	55				55,000	C	
2	1 (2), 2 (2)	F7,8, F9,10	Geteilte Furt	-	59	0,000	65	0,000	65,000	D	
3	1 (3)	F11,12	Einzelne Furt	-	53				53,000	C	
4	1 (4), 2 (4)	F1,2, F3,4	Geteilte Furt	-	61	0,000	63	0,000	63,000	D	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _a	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _a	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _s	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
nc	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>PK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t _{s1}	Sperrzeit 1	[s]
t _{w1, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t _{s2}	Sperrzeit 2	[s]
t _{w2, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t _{w max}	Max. Wartezeit	[s]

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

LISA

Maximaler Stundenwert

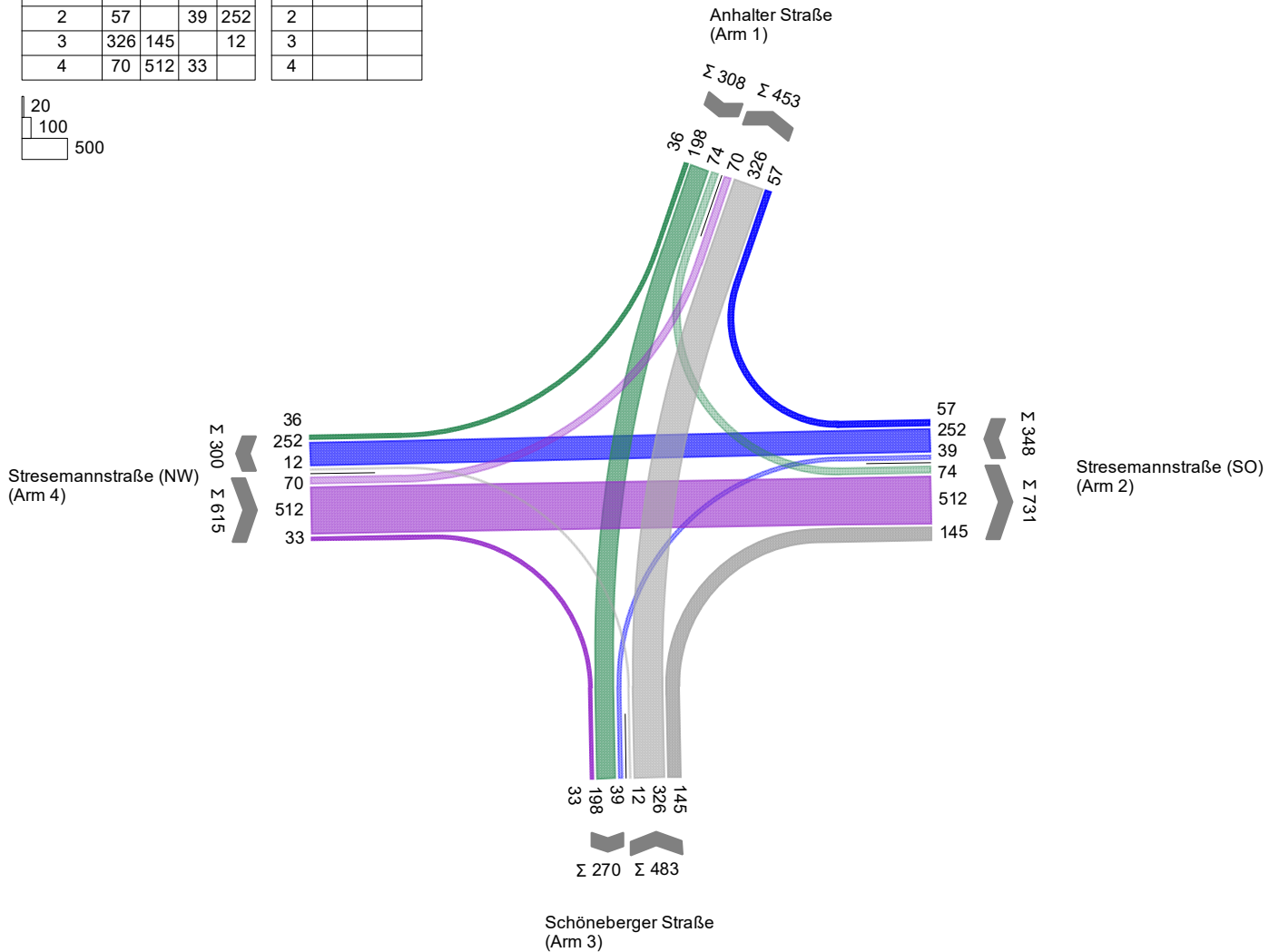
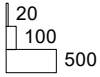
Zählung 21.11.2023

Maximaler Stundenwert 15:00 - 16:00

Auf Basis eines Zeitintervalls 21.11.2023 12:00 - 22.11.2023 00:00

1730 Pkw + Krad + Lieferfzg + Lkw + Lastzug + Bus

von\nach	1	2	3	4	Arm	Fußg.	Rad
1		74	198	36	1		
2	57		39	252	2		
3	326	145		12	3		
4	70	512	33		4		



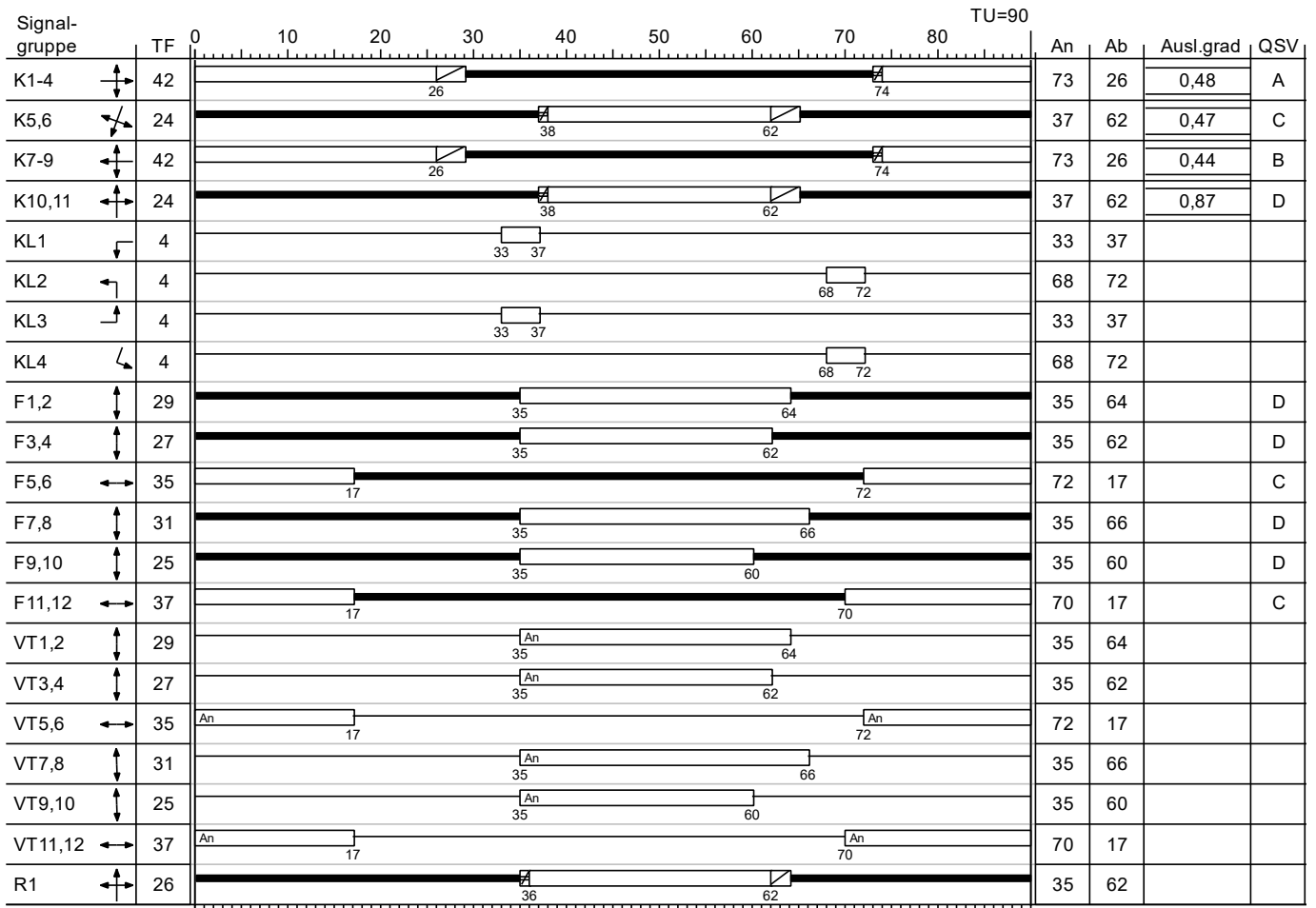
Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

SZP 4 - Spät - Bestand mit BMZ (15-16)



stadtraum

LISA



HBS 2015

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	



MIV - SZP 4 - Spät - Bestand mit BMZ (15-16) (TU=90) - Spätspitzenstunde des KP mit BMZ 15-16 Uhr

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	ta [s]	ts [s]	fa [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	ts [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	Nge [Kfz]	Nms [Kfz]	Nms,95 [Kfz]	Lx [m]	LK [m]	Nms,95>nk [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung		
1	2		K5,6	24	25	66	0,278	234	5,850	1,921	1874	521	13	0,485	5,311	9,209	59,011			-	0,449	30,154	B		
	1		K5,6, KL4	24	25	66	0,278	74	1,850	1,818	1980	157	4	0,525	2,295	4,857	29,433	15,000	(x)	0,471	51,684	D			
2	2		K7-9	42	43	48	0,478	57	1,425	1,942	1854	886	22	0,038	0,805	2,322	15,033	10,000	x	0,064	12,803	A			
	1		K7-9, KL1	42	43	48	0,478	291	7,275	1,851	1945	738	18	0,381	5,692	9,727	60,113		-	0,394	22,259	B			
	1+2		K7-9, KL1					348	8,700	1,866	1929	799	20	0,459	6,680	11,051	68,295		-	0,436	20,924	B			
3	2		K10,11, KL2	24	25	66	0,278	12	0,300	2,025	1778	308	8	0,022	0,272	1,154	7,789		-	0,039	31,243	B			
	1		K10,11	24	25	66	0,278	471	11,775	1,840	1957	544	14	5,701	16,898	23,850	147,679		-	0,866	68,623	D			
4	1		K1-4, KL3	42	43	48	0,478	70	1,750	1,800	2000	453	11	0,103	1,505	3,580	21,480	40,000	-	0,155	28,688	B			
	2		K1-4	42	43	48	0,478	278	6,950	1,858	1938	926	23	0,246	4,481	8,061	49,914		-	0,300	15,270	A			
	3		K1-4	42	43	48	0,478	267	6,675	3,081	1168	558	14	0,550	5,066	8,873	54,942		-	0,478	19,441	A			
Knotenpunktssummen:								1754																	
Gewichtete Mittelwerte:																						0,517	35,785		
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																									
(x) Für diese Fahrstreifenanordnung ist nach HBS 2015 keine Berechnung kurzer Aufstellstreifen definiert.																									

Fußgängerverkehr - SZP 4 - Spät - Bestand mit BMZ (15-16) (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts 1 [s]	tw 1, Insel [s]	ts 2 [s]	tw 2, Insel [s]	tw max [s]	QSV	Bemerkung
1	1 (1)	F5,6	Einzelne Furt	-	55				55,000	C	
2	1 (2), 2 (2)	F7,8, F9,10	Geteilte Furt	-	59	0,000	65	0,000	65,000	D	
3	1 (3)	F11,12	Einzelne Furt	-	53				53,000	C	
4	1 (4), 2 (4)	F1,2, F3,4	Geteilte Furt	-	61	0,000	63	0,000	63,000	D	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
tr	Freigabezeit	[s]
ta	Abflusszeit	[s]
ts	Sperrzeit	[s]
fa	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
ts	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
qs	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
nc	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
Nge	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
Nms	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
Nms,95	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
Lx	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
Nms,95>nk	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
tw	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
ts 1	Sperrzeit 1	[s]
tw 1, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
ts 2	Sperrzeit 2	[s]
tw 2, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
tw max	Max. Wartezeit	[s]

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Spät-Spitzenstunde

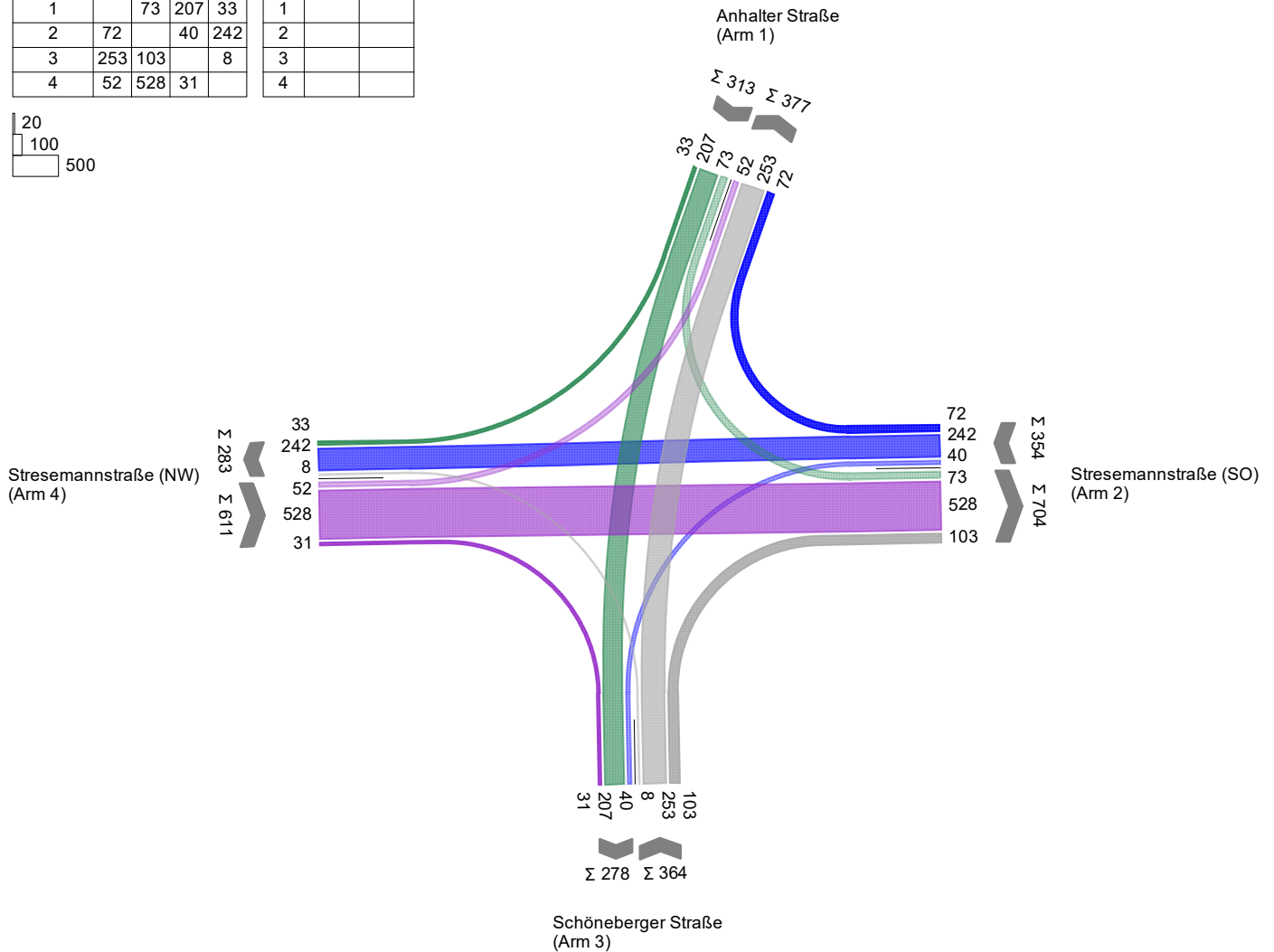
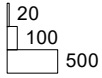
Zählung 21.11.2023

Spitzenstunde 16:00 - 17:00

Auf Basis eines Zeitintervalls 21.11.2023 16:00 - 21.11.2023 17:00

1642 Pkw + Krad + Lieferfg + Lkw + Lastzug + Bus

von/nach	1	2	3	4	Arm	Fußg.	Rad
1		73	207	33	1		
2	72		40	242	2		
3	253	103		8	3		
4	52	528	31		4		



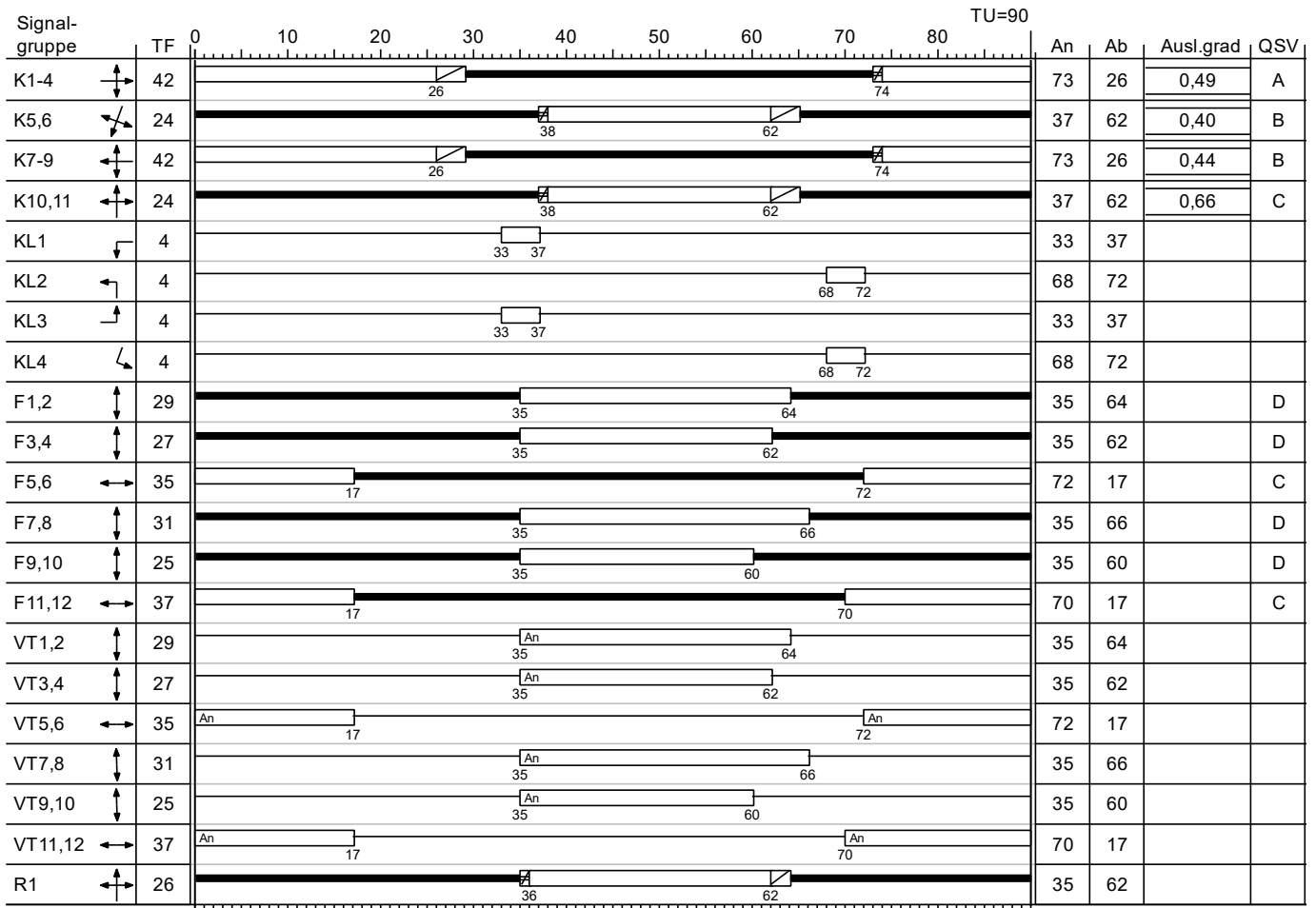
Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

SZP 4 - Spät - Bestand (16-17)



stadtraum

LISA



HBS 2015

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	



MIV - SZP 4 - Spät - Bestand (16-17) (TU=90) - Spätspitzenstunde 16-17 Uhr

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _a [s]	t _s [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	LK [m]	N _{MS,95>TK} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung		
1	2		K5,6	24	25	66	0,278	211	5,275	1,871	1924	535	13	0,381	4,658	8,308	51,942		-	0,394	28,907	B			
	1		K5,6, KL4	24	25	66	0,278	102	2,550	1,854	1942	258	6	0,381	2,714	5,500	33,693	15,000	(x)	0,395	41,018	C			
2	2		K7-9	42	43	48	0,478	72	1,800	1,800	2000	956	24	0,045	1,020	2,728	16,368	10,000	x	0,075	12,887	A			
	1		K7-9, KL1	42	43	48	0,478	282	7,050	1,857	1939	721	18	0,376	5,557	9,544	58,867		-	0,391	22,645	B			
	1+2		K7-9, KL1					354	8,850	1,845	1951	805	20	0,467	6,816	11,231	69,273		-	0,440	21,037	B			
3	2		K10,11, KL2	24	25	66	0,278	8	0,200	1,969	1828	315	8	0,014	0,180	0,898	5,894		-	0,025	31,145	B			
	1		K10,11	24	25	66	0,278	356	8,900	1,868	1927	536	13	1,313	9,193	14,321	90,222		-	0,664	37,587	C			
4	1		K1-4, KL3	42	43	48	0,478	52	1,300	1,800	2000	451	11	0,072	1,105	2,883	17,298	40,000	-	0,115	28,253	B			
	2		K1-4	42	43	48	0,478	285	7,125	1,843	1953	936	23	0,251	4,603	8,231	50,571		-	0,304	15,311	A			
	3		K1-4	42	43	48	0,478	274	6,850	3,039	1185	565	14	0,568	5,223	9,088	55,564		-	0,485	19,581	A			
Knotenpunktssummen:								1642				4317													
Gewichtete Mittelwerte:																					0,441	26,265			
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																									
(x) Für diese Fahrstreifenanordnung ist nach HBS 2015 keine Berechnung kurzer Aufstellstreifen definiert.																									

Fußgängerverkehr - SZP 4 - Spät - Bestand (16-17) (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t _{s1} [s]	t _{w1, Insel} [s]	t _{s2} [s]	t _{w2, Insel} [s]	t _{wmax} [s]	QSV	Bemerkung
1	1 (1)	F5,6	Einzelne Furt	-	55				55,000	C	
2	1 (2), 2 (2)	F7,8, F9,10	Geteilte Furt	-	59	0,000	65	0,000	65,000	D	
3	1 (3)	F11,12	Einzelne Furt	-	53				53,000	C	
4	1 (4), 2 (4)	F1,2, F3,4	Geteilte Furt	-	61	0,000	63	0,000	63,000	D	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _a	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>TK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t _{s1}	Sperrzeit 1	[s]
t _{w1, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t _{s2}	Sperrzeit 2	[s]
t _{w2, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t _{wmax}	Max. Wartezeit	[s]

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Spät-Spitzenstunde

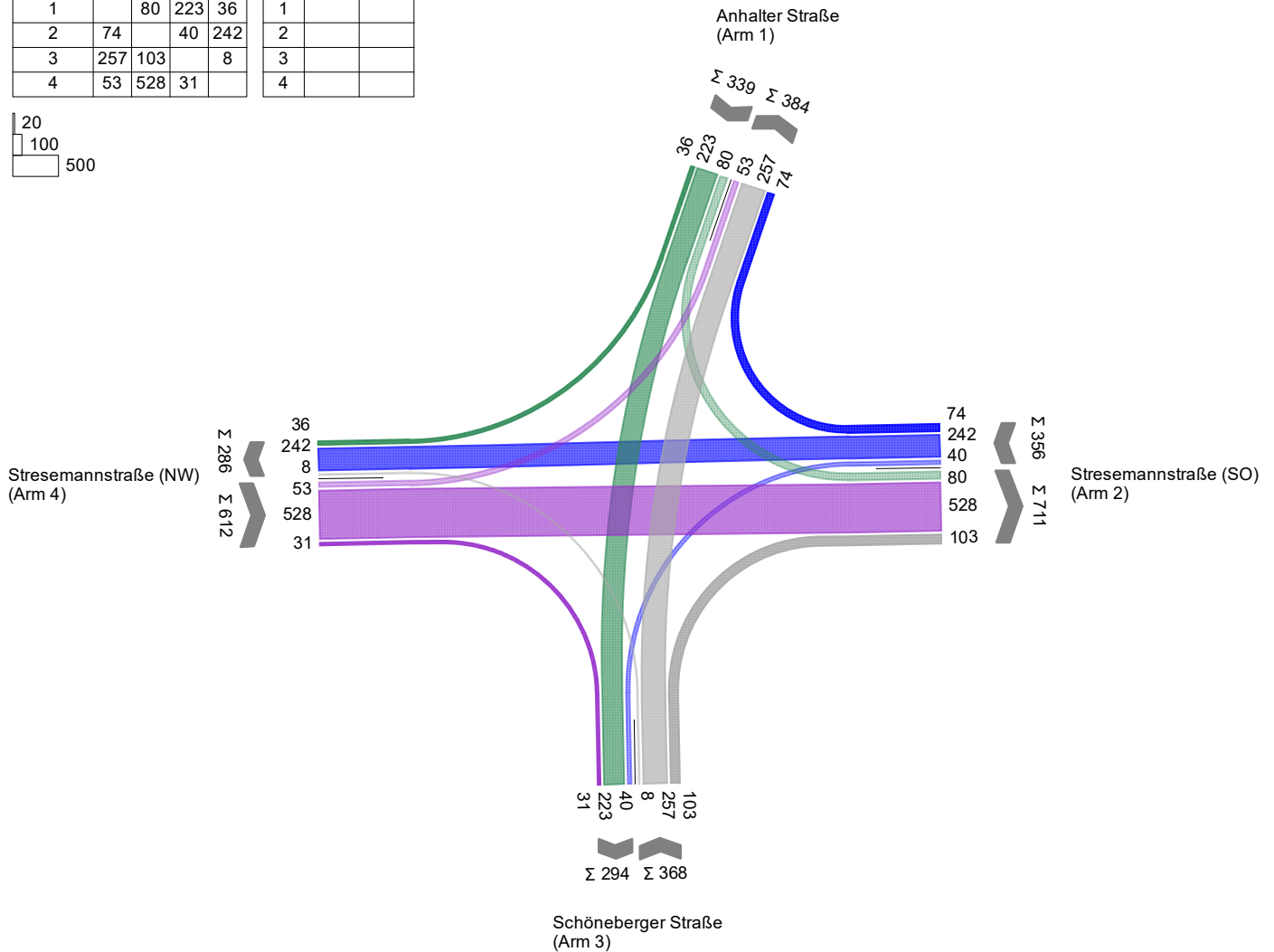
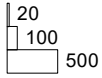
Zählung 21.11.2023

Spitzenstunde 16:00 - 17:00

Auf Basis eines Zeitintervalls 21.11.2023 16:00 - 21.11.2023 17:00

1642 Pkw + Krad + Lieferfg + Lkw + Lastzug + Bus

von/nach	1	2	3	4	Arm	Fußg.	Rad
1		80	223	36	1		
2	74		40	242	2		
3	257	103		8	3		
4	53	528	31		4		



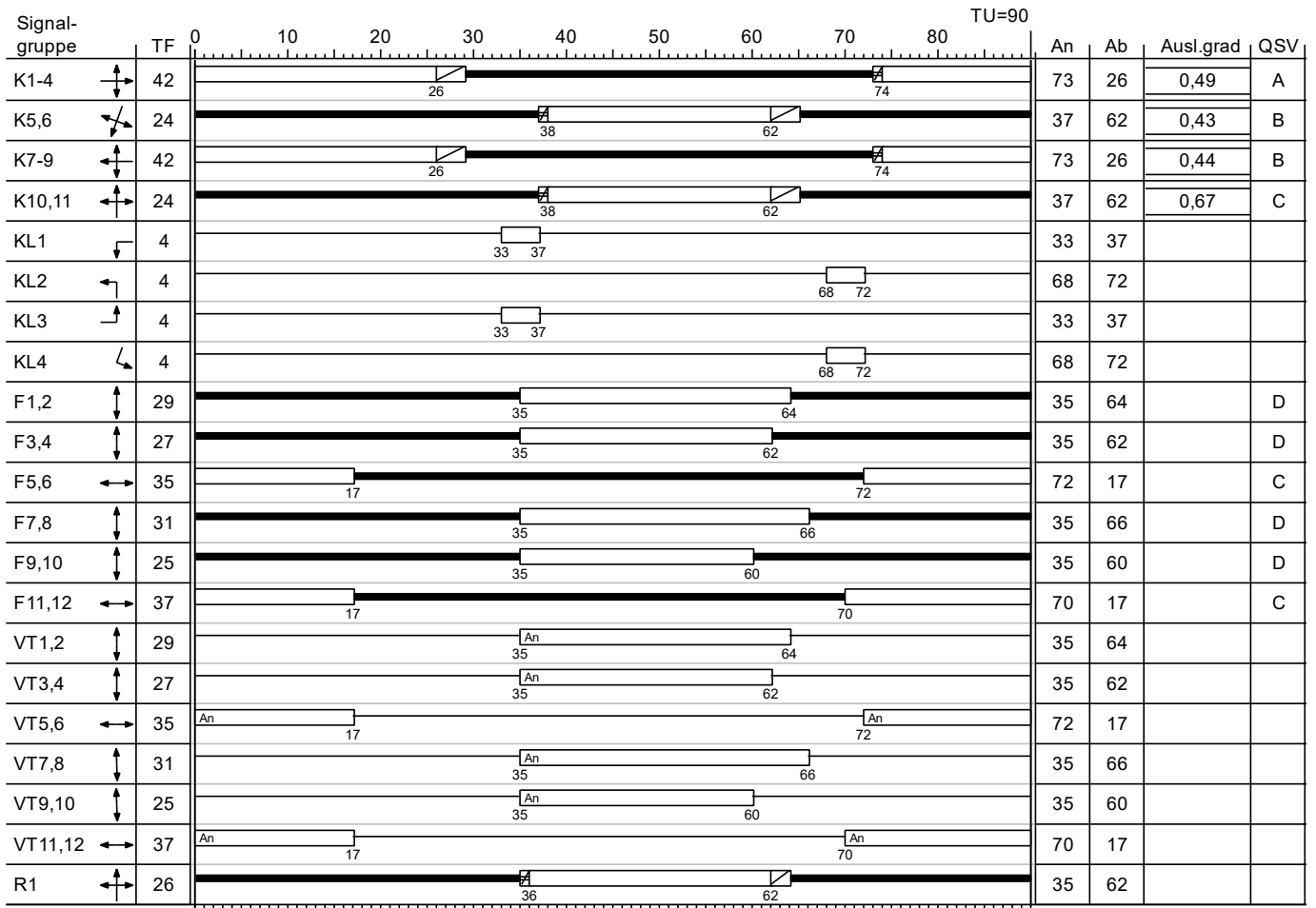
Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

SZP 4 - Spät - Bestand mit BMZ (16-17)



stadtraum

LISA



HBS 2015

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	



MIV - SZP 4 - Spät - Bestand mit BMZ (16-17) (TU=90) - Spätspitzenstunde mit BMZ 16-17 Uhr

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _a [s]	t _s [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	LK [m]	N _{MS,95>TK} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung		
1	2		K5,6	24	25	66	0,278	231	5,775	1,870	1925	535	13	0,450	5,189	9,042	56,531			-	0,432	29,687	B		
	1		K5,6, KL4	24	25	66	0,278	108	2,700	1,850	1946	251	6	0,444	2,934	5,831	35,651	15,000	(x)	0,430	42,512	C			
2	2		K7-9	42	43	48	0,478	74	1,850	1,800	2000	956	24	0,046	1,049	2,781	16,686	10,000	x	0,077	12,903	A			
	1		K7-9, KL1	42	43	48	0,478	282	7,050	1,857	1939	721	18	0,376	5,557	9,544	58,867		-	0,391	22,645	B			
	1+2		K7-9, KL1					356	8,900	1,845	1951	807	20	0,469	6,849	11,275	69,544		-	0,441	20,996	B			
3	2		K10,11, KL2	24	25	66	0,278	8	0,200	1,969	1828	307	8	0,015	0,182	0,904	5,934		-	0,026	31,463	B			
	1		K10,11	24	25	66	0,278	360	9,000	1,868	1927	536	13	1,371	9,362	14,537	91,583		-	0,672	38,055	C			
4	1		K1-4, KL3	42	43	48	0,478	53	1,325	1,800	2000	450	11	0,075	1,130	2,928	17,568	40,000	-	0,118	28,365	B			
	2		K1-4	42	43	48	0,478	285	7,125	1,843	1953	936	23	0,251	4,603	8,231	50,571		-	0,304	15,311	A			
	3		K1-4	42	43	48	0,478	274	6,850	3,039	1185	565	14	0,568	5,223	9,088	55,564		-	0,485	19,581	A			
Knotenpunktssummen:								1675				4301													
Gewichtete Mittelwerte:																					0,450	26,683			
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																									
(x) Für diese Fahrstreifenanordnung ist nach HBS 2015 keine Berechnung kurzer Aufstellstreifen definiert.																									

Fußgängerverkehr - SZP 4 - Spät - Bestand mit BMZ (16-17) (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t _{s1} [s]	t _{w1, Insel} [s]	t _{s2} [s]	t _{w2, Insel} [s]	t _{wmax} [s]	QSV	Bemerkung
1	1 (1)	F5,6	Einzelne Furt	-	55				55,000	C	
2	1 (2), 2 (2)	F7,8, F9,10	Geteilte Furt	-	59	0,000	65	0,000	65,000	D	
3	1 (3)	F11,12	Einzelne Furt	-	53				53,000	C	
4	1 (4), 2 (4)	F1,2, F3,4	Geteilte Furt	-	61	0,000	63	0,000	63,000	D	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _a	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>TK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t _{s1}	Sperrzeit 1	[s]
t _{w1, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t _{s2}	Sperrzeit 2	[s]
t _{w2, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t _{wmax}	Max. Wartezeit	[s]

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

LISA

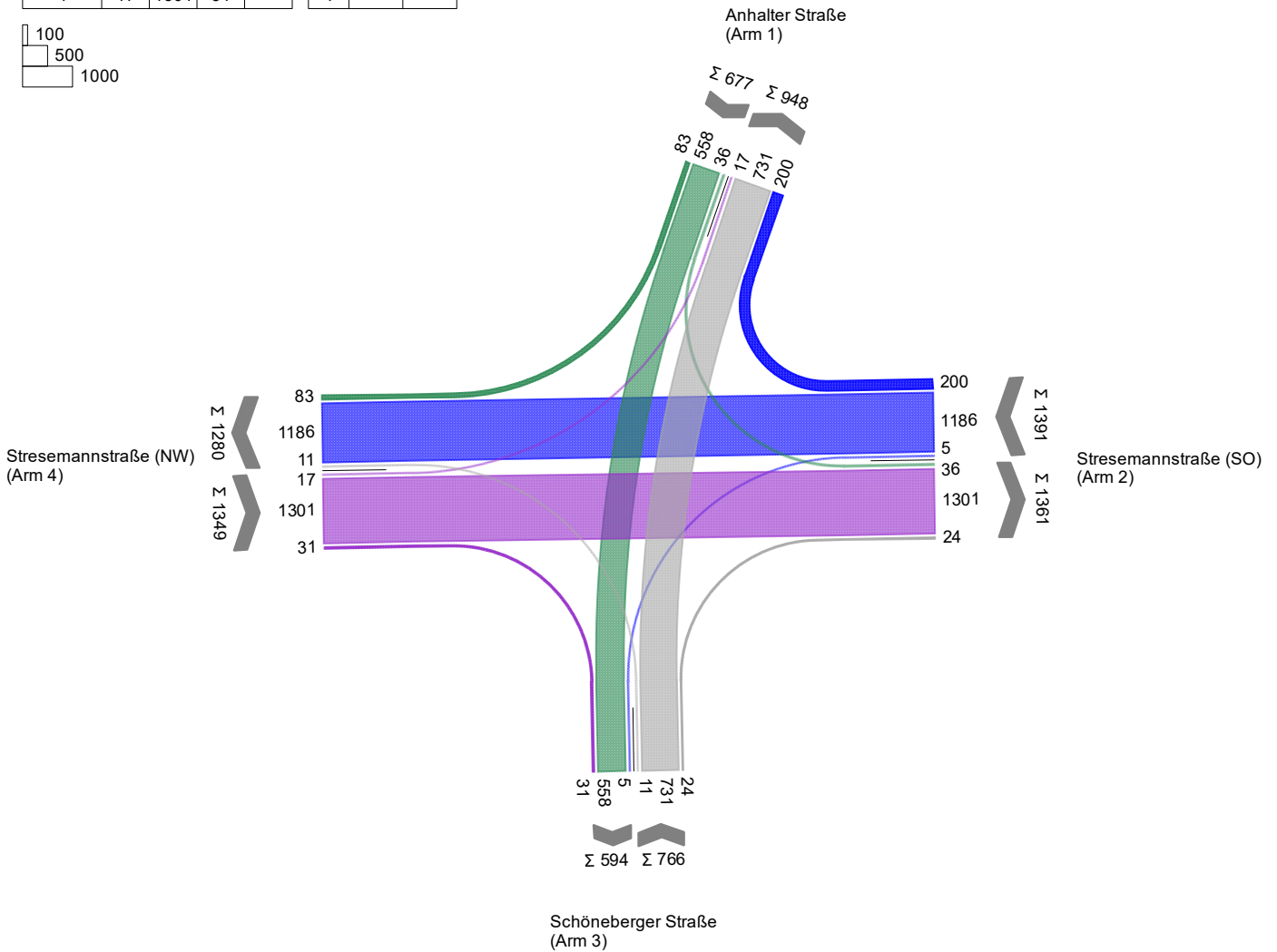
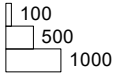
Radverkehr

Zählung 21.11.2023

Summe auf Basis eines Zeitintervalls 21.11.2023 00:00 - 22.11.2023 00:00

4183 Rad

von\nach	1	2	3	4	Arm	Fußg.	Rad
1		36	558	83	1		
2	200		5	1186	2		
3	731	24		11	3		
4	17	1301	31		4		

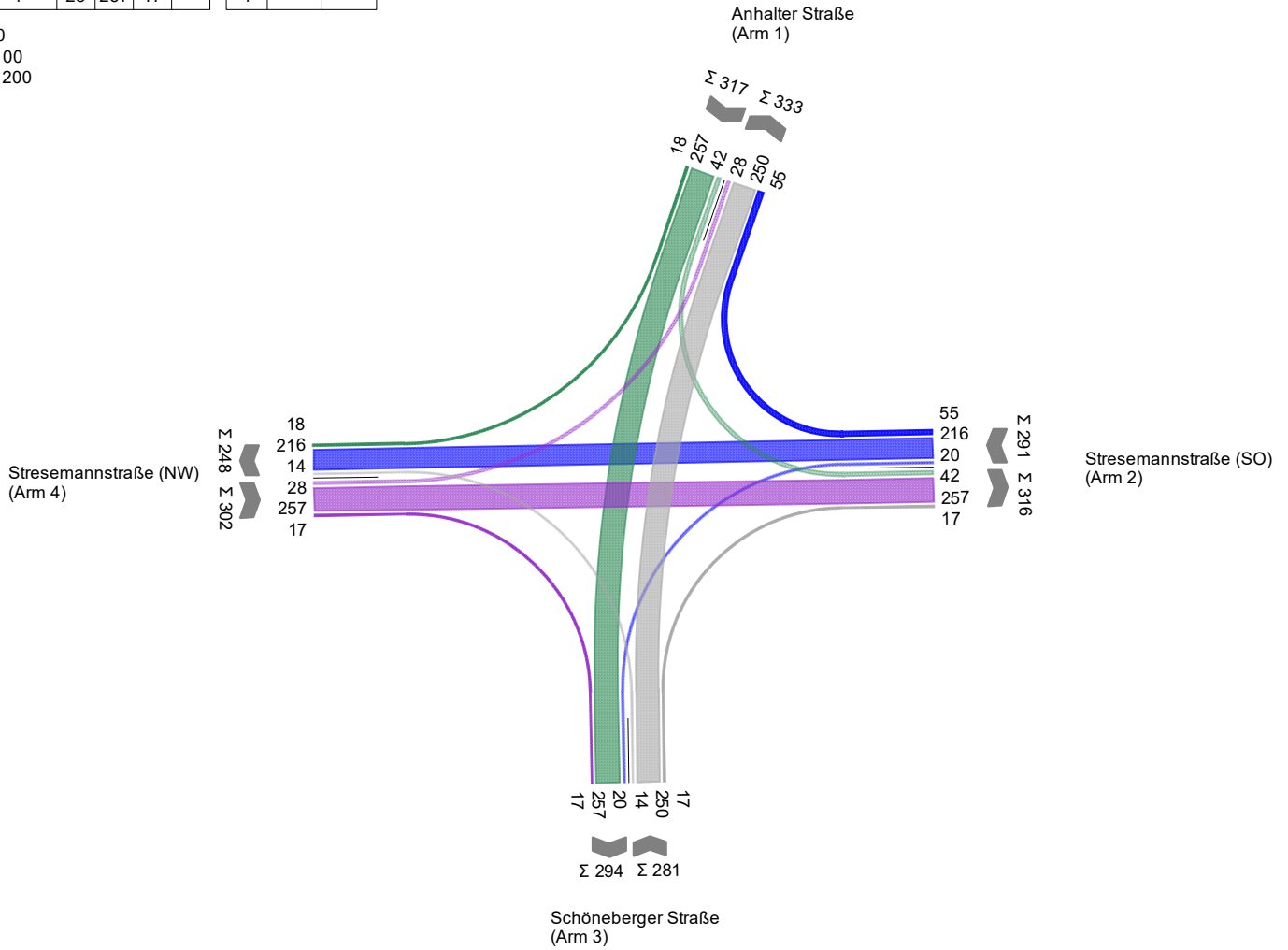


Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Schwerverkehr 24h

Zählung 21.11.2023
 Summe auf Basis eines Zeitintervalls 21.11.2023 00:00 - 22.11.2023 00:00
 1191 Lkw + Lastzug + Bus

von/nach	1	2	3	4	Arm	Fußg.	Rad
1		42	257	18	1		
2	55		20	216	2		
3	250	17		14	3		
4	28	257	17		4		



Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

KP gesamt

Zählung 21.11.2023

Werte pro Intervall

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	00:00	00:15	77	0	5	3	0	0	7	87	7	8
Di 21.11.2023	00:15	00:30	56	3	11	1	1	0	6	67	7	10
Di 21.11.2023	00:30	00:45	31	0	3	0	0	0	2	33	2	6
Di 21.11.2023	00:45	01:00	38	0	5	1	1	0	4	44	5	11
Di 21.11.2023	01:00	01:15	28	0	2	0	0	0	0	28	0	0
Di 21.11.2023	01:15	01:30	26	0	1	2	1	0	3	32	4	12
Di 21.11.2023	01:30	01:45	29	0	3	0	0	0	2	31	2	6
Di 21.11.2023	01:45	02:00	16	1	0	2	0	0	2	21	2	10
Di 21.11.2023	02:00	02:15	25	0	5	1	0	0	2	28	2	7
Di 21.11.2023	02:15	02:30	18	0	1	3	0	0	2	23	2	9
Di 21.11.2023	02:30	02:45	18	0	1	2	0	0	1	21	1	5
Di 21.11.2023	02:45	03:00	25	0	1	0	0	0	3	28	3	11
Di 21.11.2023	03:00	03:15	30	0	0	2	0	0	0	32	0	0
Di 21.11.2023	03:15	03:30	22	0	0	0	0	0	4	26	4	15
Di 21.11.2023	03:30	03:45	21	0	0	3	1	0	1	26	2	8
Di 21.11.2023	03:45	04:00	20	1	1	2	0	0	3	26	3	12
Di 21.11.2023	04:00	04:15	17	0	3	2	0	0	1	20	1	5
Di 21.11.2023	04:15	04:30	20	0	0	3	2	0	2	27	4	15
Di 21.11.2023	04:30	04:45	33	0	4	1	3	1	2	40	6	15
Di 21.11.2023	04:45	05:00	40	1	2	2	3	0	4	50	7	14
Di 21.11.2023	05:00	05:15	44	3	2	7	2	0	2	58	4	7
Di 21.11.2023	05:15	05:30	67	0	6	5	2	1	3	78	6	8
Di 21.11.2023	05:30	05:45	59	2	8	4	1	0	4	70	5	7
Di 21.11.2023	05:45	06:00	78	0	6	10	3	0	3	94	6	6
Di 21.11.2023	06:00	06:15	86	11	7	11	3	0	5	116	8	7
Di 21.11.2023	06:15	06:30	115	3	9	19	8	0	6	151	14	9
Di 21.11.2023	06:30	06:45	102	3	24	27	11	0	5	148	16	11
Di 21.11.2023	06:45	07:00	129	4	19	20	7	2	7	169	16	9
Di 21.11.2023	07:00	07:15	149	4	27	40	14	1	6	214	21	10
Di 21.11.2023	07:15	07:30	172	5	35	29	11	2	7	226	20	9
Di 21.11.2023	07:30	07:45	167	3	75	34	15	2	11	232	28	12
Di 21.11.2023	07:45	08:00	223	15	90	27	17	1	8	291	26	9
Di 21.11.2023	08:00	08:15	235	0	101	41	8	2	9	295	19	6
Di 21.11.2023	08:15	08:30	251	16	153	31	7	2	9	316	18	6
Di 21.11.2023	08:30	08:45	278	2	121	26	10	2	8	326	20	6
Di 21.11.2023	08:45	09:00	301	9	188	38	14	1	9	372	24	6
Di 21.11.2023	09:00	09:15	296	4	137	36	14	0	13	363	27	7
Di 21.11.2023	09:15	09:30	295	5	96	30	12	2	9	353	23	7
Di 21.11.2023	09:30	09:45	280	5	102	43	13	2	8	351	23	7
Di 21.11.2023	09:45	10:00	256	5	96	46	15	3	10	335	28	8
Di 21.11.2023	10:00	10:15	250	4	61	29	17	2	8	310	27	9

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	10:15	10:30	239	5	51	26	11	1	9	291	21	7
Di 21.11.2023	10:30	10:45	228	4	47	32	8	1	11	284	20	7
Di 21.11.2023	10:45	11:00	224	0	38	40	14	0	8	286	22	8
Di 21.11.2023	11:00	11:15	235	1	39	38	6	1	8	289	15	5
Di 21.11.2023	11:15	11:30	238	0	40	30	10	2	11	291	23	8
Di 21.11.2023	11:30	11:45	253	4	36	36	10	2	9	314	21	7
Di 21.11.2023	11:45	12:00	253	3	35	43	8	0	9	316	17	5
Di 21.11.2023	12:00	12:15	227	4	35	34	9	1	9	284	19	7
Di 21.11.2023	12:15	12:30	261	3	37	42	8	2	9	325	19	6
Di 21.11.2023	12:30	12:45	296	6	44	35	11	0	8	356	19	5
Di 21.11.2023	12:45	13:00	277	5	28	37	7	1	9	336	17	5
Di 21.11.2023	13:00	13:15	291	3	39	37	13	1	8	353	22	6
Di 21.11.2023	13:15	13:30	271	5	49	32	12	1	10	331	23	7
Di 21.11.2023	13:30	13:45	278	9	47	28	6	4	7	332	17	5
Di 21.11.2023	13:45	14:00	235	3	51	32	7	0	12	289	19	7
Di 21.11.2023	14:00	14:15	270	2	51	42	6	0	6	326	12	4
Di 21.11.2023	14:15	14:30	310	4	47	57	7	1	10	389	18	5
Di 21.11.2023	14:30	14:45	320	1	51	48	7	2	8	386	17	4
Di 21.11.2023	14:45	15:00	363	0	51	50	4	1	12	430	17	4
Di 21.11.2023	15:00	15:15	365	4	61	51	10	3	7	440	20	5
Di 21.11.2023	15:15	15:30	387	10	52	46	16	1	9	469	26	6
Di 21.11.2023	15:30	15:45	368	6	77	30	5	0	11	420	16	4
Di 21.11.2023	15:45	16:00	344	5	67	40	3	0	9	401	12	3
Di 21.11.2023	16:00	16:15	368	7	63	35	2	0	12	424	14	3
Di 21.11.2023	16:15	16:30	327	5	79	34	5	3	11	385	19	5
Di 21.11.2023	16:30	16:45	348	6	78	32	4	0	9	399	13	3
Di 21.11.2023	16:45	17:00	393	5	62	23	3	0	10	434	13	3
Di 21.11.2023	17:00	17:15	333	1	48	25	4	0	9	372	13	3
Di 21.11.2023	17:15	17:30	345	7	96	21	3	0	8	384	11	3
Di 21.11.2023	17:30	17:45	350	6	103	18	3	0	15	392	18	5
Di 21.11.2023	17:45	18:00	305	2	124	14	4	0	9	334	13	4
Di 21.11.2023	18:00	18:15	305	6	105	18	0	0	8	337	8	2
Di 21.11.2023	18:15	18:30	380	5	115	13	2	0	12	412	14	3
Di 21.11.2023	18:30	18:45	305	6	118	11	7	0	12	341	19	6
Di 21.11.2023	18:45	19:00	310	4	89	13	1	0	11	339	12	4
Di 21.11.2023	19:00	19:15	329	1	57	6	2	0	7	345	9	3
Di 21.11.2023	19:15	19:30	286	3	68	7	2	1	7	306	10	3
Di 21.11.2023	19:30	19:45	251	0	57	5	0	0	8	264	8	3
Di 21.11.2023	19:45	20:00	190	7	43	7	0	0	12	216	12	6
Di 21.11.2023	20:00	20:15	158	2	48	5	0	0	8	173	8	5
Di 21.11.2023	20:15	20:30	155	1	37	3	0	1	9	169	10	6
Di 21.11.2023	20:30	20:45	139	4	29	5	1	0	6	155	7	5
Di 21.11.2023	20:45	21:00	182	0	27	5	0	0	6	193	6	3
Di 21.11.2023	21:00	21:15	159	3	25	4	4	0	6	176	10	6
Di 21.11.2023	21:15	21:30	150	1	37	6	1	0	5	163	6	4

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	21:30	21:45	111	2	25	4	0	0	6	123	6	5
Di 21.11.2023	21:45	22:00	110	3	27	2	0	0	6	121	6	5
Di 21.11.2023	22:00	22:15	182	6	32	1	1	0	6	196	7	4
Di 21.11.2023	22:15	22:30	162	2	25	4	0	0	6	174	6	3
Di 21.11.2023	22:30	22:45	251	2	22	4	0	0	6	263	6	2
Di 21.11.2023	22:45	23:00	170	0	16	1	0	0	6	177	6	3
Di 21.11.2023	23:00	23:15	123	1	17	2	0	1	6	133	7	5
Di 21.11.2023	23:15	23:30	102	1	11	2	0	0	6	111	6	5
Di 21.11.2023	23:30	23:45	79	3	5	2	1	0	5	90	6	7
Di 21.11.2023	23:45	24:00	84	0	11	2	0	0	7	93	7	8
Summe	00:00	24:00	18398	298	4183	1803	464	57	670	21690	1191	5
Spitzen- stunde	14:45	15:45	1483	20	241	177	35	5	39	1759	79	4

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

Zufahrt Anhalter Straße

Strom 1 -> 2

Zählung 21.11.2023

Werte pro Intervall

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	00:00	00:15	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	00:15	00:30	5	1	0	0	0	0	0	6	0	0
Di 21.11.2023	00:30	00:45	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	00:45	01:00	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	01:00	01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	01:15	01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	01:30	01:45	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	01:45	02:00	3	0	0	1	0	0	0	4	0	0
Di 21.11.2023	02:00	02:15	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	02:15	02:30	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	02:30	02:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	02:45	03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	03:00	03:15	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	03:15	03:30	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	03:30	03:45	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	03:45	04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	04:00	04:15	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	04:15	04:30	2	0	0	0	1	0	0	3	1	33
Di 21.11.2023	04:30	04:45	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	04:45	05:00	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	05:00	05:15	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	05:15	05:30	8	0	0	0	0	0	0	8	0	0
Di 21.11.2023	05:30	05:45	8	0	0	0	0	0	0	8	0	0
Di 21.11.2023	05:45	06:00	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0
Di 21.11.2023	06:00	06:15	8	0	1	1	0	0	0	9	0	0
Di 21.11.2023	06:15	06:30	6	0	0	0	1	0	0	7	1	14
Di 21.11.2023	06:30	06:45	9	0	0	1	1	0	0	11	1	9
Di 21.11.2023	06:45	07:00	6	0	0	1	0	0	0	7	0	0
Di 21.11.2023	07:00	07:15	2	0	0	2	0	1	0	5	1	20
Di 21.11.2023	07:15	07:30	6	0	0	2	1	1	0	10	2	20
Di 21.11.2023	07:30	07:45	3	0	0	3	2	0	0	8	2	25
Di 21.11.2023	07:45	08:00	14	0	0	0	4	0	0	18	4	22
Di 21.11.2023	08:00	08:15	12	0	1	2	0	0	0	14	0	0
Di 21.11.2023	08:15	08:30	11	0	1	0	1	0	0	12	1	8
Di 21.11.2023	08:30	08:45	8	1	0	0	1	0	0	10	1	10
Di 21.11.2023	08:45	09:00	11	0	1	0	2	0	0	13	2	15
Di 21.11.2023	09:00	09:15	13	1	0	4	0	0	1	19	1	5
Di 21.11.2023	09:15	09:30	12	1	0	1	1	0	0	15	1	7
Di 21.11.2023	09:30	09:45	15	0	0	0	0	0	0	15	0	0
Di 21.11.2023	09:45	10:00	11	0	2	2	1	0	0	14	1	7

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	10:00	10:15	9	0	1	3	0	0	0	12	0	0
Di 21.11.2023	10:15	10:30	16	1	0	3	1	0	0	21	1	5
Di 21.11.2023	10:30	10:45	11	0	1	2	0	0	0	13	0	0
Di 21.11.2023	10:45	11:00	6	0	0	0	1	0	0	7	1	14
Di 21.11.2023	11:00	11:15	11	0	0	2	1	0	0	14	1	7
Di 21.11.2023	11:15	11:30	9	0	1	4	2	0	0	15	2	13
Di 21.11.2023	11:30	11:45	14	0	0	1	1	0	0	16	1	6
Di 21.11.2023	11:45	12:00	13	0	0	2	0	0	0	15	0	0
Di 21.11.2023	12:00	12:15	13	1	0	1	3	0	0	18	3	17
Di 21.11.2023	12:15	12:30	12	1	1	3	1	0	0	17	1	6
Di 21.11.2023	12:30	12:45	14	0	0	1	2	0	0	17	2	12
Di 21.11.2023	12:45	13:00	15	1	0	2	0	0	0	18	0	0
Di 21.11.2023	13:00	13:15	12	0	1	4	0	0	0	16	0	0
Di 21.11.2023	13:15	13:30	12	1	0	0	2	0	0	15	2	13
Di 21.11.2023	13:30	13:45	17	0	1	3	0	0	0	20	0	0
Di 21.11.2023	13:45	14:00	7	0	0	2	2	0	0	11	2	18
Di 21.11.2023	14:00	14:15	10	0	0	1	1	0	0	12	1	8
Di 21.11.2023	14:15	14:30	12	1	0	2	1	0	0	16	1	6
Di 21.11.2023	14:30	14:45	6	0	0	3	1	0	0	10	1	10
Di 21.11.2023	14:45	15:00	22	0	0	3	1	0	0	26	1	4
Di 21.11.2023	15:00	15:15	16	0	1	4	0	0	0	20	0	0
Di 21.11.2023	15:15	15:30	20	0	0	2	1	0	0	23	1	4
Di 21.11.2023	15:30	15:45	9	1	2	0	0	0	0	10	0	0
Di 21.11.2023	15:45	16:00	13	0	1	3	0	0	0	16	0	0
Di 21.11.2023	16:00	16:15	17	0	2	1	0	0	0	18	0	0
Di 21.11.2023	16:15	16:30	13	1	1	3	2	0	0	19	2	11
Di 21.11.2023	16:30	16:45	17	0	0	3	0	0	0	20	0	0
Di 21.11.2023	16:45	17:00	14	1	1	1	0	0	0	16	0	0
Di 21.11.2023	17:00	17:15	16	0	0	0	0	0	0	16	0	0
Di 21.11.2023	17:15	17:30	18	2	0	0	0	0	0	20	0	0
Di 21.11.2023	17:30	17:45	23	1	0	1	0	0	0	25	0	0
Di 21.11.2023	17:45	18:00	19	0	0	0	0	0	0	19	0	0
Di 21.11.2023	18:00	18:15	24	1	1	1	0	0	0	26	0	0
Di 21.11.2023	18:15	18:30	23	0	0	1	0	0	0	24	0	0
Di 21.11.2023	18:30	18:45	15	4	0	2	0	0	0	21	0	0
Di 21.11.2023	18:45	19:00	31	0	0	2	0	0	0	33	0	0
Di 21.11.2023	19:00	19:15	28	0	1	0	0	0	0	28	0	0
Di 21.11.2023	19:15	19:30	20	2	1	0	0	0	0	22	0	0
Di 21.11.2023	19:30	19:45	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0
Di 21.11.2023	19:45	20:00	11	1	0	1	0	0	0	13	0	0
Di 21.11.2023	20:00	20:15	8	0	1	0	0	0	0	8	0	0
Di 21.11.2023	20:15	20:30	3	0	1	0	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	20:30	20:45	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0
Di 21.11.2023	20:45	21:00	11	0	0	0	0	0	0	11	0	0
Di 21.11.2023	21:00	21:15	7	0	0	1	0	0	0	8	0	0

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	21:15	21:30	7	0	0	1	0	0	0	8	0	0
Di 21.11.2023	21:30	21:45	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0
Di 21.11.2023	21:45	22:00	6	0	2	1	0	0	0	7	0	0
Di 21.11.2023	22:00	22:15	12	0	1	0	0	0	0	12	0	0
Di 21.11.2023	22:15	22:30	7	0	3	0	0	0	0	7	0	0
Di 21.11.2023	22:30	22:45	13	0	1	1	0	0	0	14	0	0
Di 21.11.2023	22:45	23:00	9	0	2	0	0	0	0	9	0	0
Di 21.11.2023	23:00	23:15	5	0	0	0	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	23:15	23:30	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0
Di 21.11.2023	23:30	23:45	5	0	0	0	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	23:45	24:00	4	0	1	1	0	0	0	5	0	0
Summe	00:00	24:00	922	24	36	92	39	2	1	1080	42	4
Spitzen- stunde	18:15	19:15	97	4	1	5	0	0	0	106	0	0

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zufahrt Anhalter Straße

Strom 1 -> 3

Zählung 21.11.2023

Werte pro Intervall

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	00:00	00:15	7	0	1	1	0	0	0	8	0	0
Di 21.11.2023	00:15	00:30	1	0	4	0	0	0	1	2	1	50
Di 21.11.2023	00:30	00:45	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	00:45	01:00	1	0	1	1	0	0	1	3	1	33
Di 21.11.2023	01:00	01:15	2	0	1	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	01:15	01:30	2	0	0	0	0	0	1	3	1	33
Di 21.11.2023	01:30	01:45	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	01:45	02:00	1	0	0	0	0	0	1	2	1	50
Di 21.11.2023	02:00	02:15	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	02:15	02:30	3	0	0	1	0	0	0	4	0	0
Di 21.11.2023	02:30	02:45	1	0	0	1	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	02:45	03:00	2	0	0	0	0	0	1	3	1	33
Di 21.11.2023	03:00	03:15	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	03:15	03:30	2	0	0	0	0	0	1	3	1	33
Di 21.11.2023	03:30	03:45	2	0	0	0	1	0	0	3	1	33
Di 21.11.2023	03:45	04:00	2	1	0	0	0	0	1	4	1	25
Di 21.11.2023	04:00	04:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	04:15	04:30	1	0	0	0	0	0	1	2	1	50
Di 21.11.2023	04:30	04:45	4	0	0	0	0	1	1	6	2	33
Di 21.11.2023	04:45	05:00	6	0	0	0	0	0	1	7	1	14
Di 21.11.2023	05:00	05:15	6	0	0	0	1	0	0	7	1	14
Di 21.11.2023	05:15	05:30	9	0	1	2	0	1	1	13	2	15
Di 21.11.2023	05:30	05:45	7	1	1	0	0	0	1	9	1	11
Di 21.11.2023	05:45	06:00	15	0	0	2	0	0	1	18	1	6
Di 21.11.2023	06:00	06:15	12	0	0	3	2	0	1	18	3	17
Di 21.11.2023	06:15	06:30	20	0	1	6	2	0	1	29	3	10
Di 21.11.2023	06:30	06:45	18	0	3	5	1	0	1	25	2	8
Di 21.11.2023	06:45	07:00	23	3	5	4	0	1	2	33	3	9
Di 21.11.2023	07:00	07:15	17	0	5	5	3	0	1	26	4	15
Di 21.11.2023	07:15	07:30	32	0	4	3	1	0	3	39	4	10
Di 21.11.2023	07:30	07:45	26	0	9	5	1	1	3	36	5	14
Di 21.11.2023	07:45	08:00	32	3	4	4	2	0	3	44	5	11
Di 21.11.2023	08:00	08:15	35	0	4	4	0	1	3	43	4	9
Di 21.11.2023	08:15	08:30	34	0	23	4	0	2	3	43	5	12
Di 21.11.2023	08:30	08:45	35	0	15	6	1	0	2	44	3	7
Di 21.11.2023	08:45	09:00	24	0	20	7	0	0	4	35	4	11
Di 21.11.2023	09:00	09:15	43	0	11	9	0	0	3	55	3	5
Di 21.11.2023	09:15	09:30	39	0	5	6	0	0	2	47	2	4
Di 21.11.2023	09:30	09:45	34	0	9	4	1	0	4	43	5	12
Di 21.11.2023	09:45	10:00	34	0	16	6	2	0	3	45	5	11

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	10:00	10:15	29	0	8	5	2	1	2	39	5	13
Di 21.11.2023	10:15	10:30	35	0	13	6	2	1	2	46	5	11
Di 21.11.2023	10:30	10:45	33	1	7	7	1	0	4	46	5	11
Di 21.11.2023	10:45	11:00	31	0	7	4	2	0	3	40	5	12
Di 21.11.2023	11:00	11:15	31	0	4	9	0	0	3	43	3	7
Di 21.11.2023	11:15	11:30	22	0	3	7	0	0	3	32	3	9
Di 21.11.2023	11:30	11:45	37	1	3	9	2	0	3	52	5	10
Di 21.11.2023	11:45	12:00	33	1	5	6	0	0	3	43	3	7
Di 21.11.2023	12:00	12:15	18	0	3	5	1	0	3	27	4	15
Di 21.11.2023	12:15	12:30	32	0	3	4	3	2	3	44	8	18
Di 21.11.2023	12:30	12:45	37	1	3	5	2	0	3	48	5	10
Di 21.11.2023	12:45	13:00	36	0	4	6	1	0	3	46	4	9
Di 21.11.2023	13:00	13:15	40	0	7	6	1	0	3	50	4	8
Di 21.11.2023	13:15	13:30	45	1	6	3	3	0	4	56	7	12
Di 21.11.2023	13:30	13:45	32	0	6	5	0	1	1	39	2	5
Di 21.11.2023	13:45	14:00	33	1	5	3	1	0	4	42	5	12
Di 21.11.2023	14:00	14:15	43	0	5	4	0	0	3	50	3	6
Di 21.11.2023	14:15	14:30	25	0	4	3	1	1	3	33	5	15
Di 21.11.2023	14:30	14:45	42	0	7	3	1	0	3	49	4	8
Di 21.11.2023	14:45	15:00	24	0	5	1	0	0	3	28	3	11
Di 21.11.2023	15:00	15:15	40	1	8	2	0	0	2	45	2	4
Di 21.11.2023	15:15	15:30	38	1	8	6	1	1	3	50	5	10
Di 21.11.2023	15:30	15:45	43	0	18	4	1	0	5	53	6	11
Di 21.11.2023	15:45	16:00	33	1	19	1	0	0	3	38	3	8
Di 21.11.2023	16:00	16:15	42	2	19	4	0	0	4	52	4	8
Di 21.11.2023	16:15	16:30	41	2	16	4	0	0	2	49	2	4
Di 21.11.2023	16:30	16:45	48	0	15	3	1	0	3	55	4	7
Di 21.11.2023	16:45	17:00	42	1	13	6	0	0	2	51	2	4
Di 21.11.2023	17:00	17:15	45	0	7	4	0	0	4	53	4	8
Di 21.11.2023	17:15	17:30	38	1	14	4	0	0	3	46	3	7
Di 21.11.2023	17:30	17:45	47	1	15	2	0	0	3	53	3	6
Di 21.11.2023	17:45	18:00	38	0	19	1	0	0	2	41	2	5
Di 21.11.2023	18:00	18:15	38	0	18	2	0	0	2	42	2	5
Di 21.11.2023	18:15	18:30	33	0	10	1	0	0	3	37	3	8
Di 21.11.2023	18:30	18:45	25	0	19	1	0	0	3	29	3	10
Di 21.11.2023	18:45	19:00	23	1	15	1	0	0	4	29	4	14
Di 21.11.2023	19:00	19:15	28	0	5	1	0	0	1	30	1	3
Di 21.11.2023	19:15	19:30	33	0	10	0	0	0	3	36	3	8
Di 21.11.2023	19:30	19:45	27	0	8	1	0	0	3	31	3	10
Di 21.11.2023	19:45	20:00	15	0	3	1	0	0	3	19	3	16
Di 21.11.2023	20:00	20:15	13	0	8	2	0	0	2	17	2	12
Di 21.11.2023	20:15	20:30	16	0	3	0	0	0	4	20	4	20
Di 21.11.2023	20:30	20:45	9	1	6	1	0	0	2	13	2	15
Di 21.11.2023	20:45	21:00	20	0	3	0	0	0	1	21	1	5
Di 21.11.2023	21:00	21:15	15	1	2	1	0	0	2	19	2	11

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	21:15	21:30	13	0	6	1	0	0	1	15	1	7
Di 21.11.2023	21:30	21:45	15	1	1	1	0	0	3	20	3	15
Di 21.11.2023	21:45	22:00	5	0	1	0	0	0	1	6	1	17
Di 21.11.2023	22:00	22:15	12	1	6	0	0	0	2	15	2	13
Di 21.11.2023	22:15	22:30	20	0	5	1	0	0	1	22	1	5
Di 21.11.2023	22:30	22:45	15	0	2	0	0	0	1	16	1	6
Di 21.11.2023	22:45	23:00	13	0	1	0	0	0	1	14	1	7
Di 21.11.2023	23:00	23:15	13	0	1	0	0	1	2	16	3	19
Di 21.11.2023	23:15	23:30	8	0	2	1	0	0	1	10	1	10
Di 21.11.2023	23:30	23:45	7	0	0	0	1	0	1	9	2	22
Di 21.11.2023	23:45	24:00	3	0	1	1	0	0	3	7	3	43
Summe	00:00	24:00	2113	29	558	248	45	15	197	2647	257	10
Spitzen- stunde	16:00	17:00	173	5	63	17	1	0	11	207	12	6

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

Zufahrt Anhalter Straße

Strom 1 -> 4

Zählung 21.11.2023

Werte pro Intervall

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	00:00	00:15	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0
Di 21.11.2023	00:15	00:30	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	00:30	00:45	2	0	1	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	00:45	01:00	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	01:00	01:15	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	01:15	01:30	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	01:30	01:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	01:45	02:00	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	02:00	02:15	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	02:15	02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	02:30	02:45	2	0	0	1	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	02:45	03:00	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	03:00	03:15	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	03:15	03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	03:30	03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	03:45	04:00	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	04:00	04:15	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	04:15	04:30	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	04:30	04:45	2	0	1	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	04:45	05:00	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	05:00	05:15	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	05:15	05:30	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	05:30	05:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	05:45	06:00	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	06:00	06:15	4	0	0	1	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	06:15	06:30	3	0	1	1	0	0	0	4	0	0
Di 21.11.2023	06:30	06:45	2	0	1	1	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	06:45	07:00	7	0	0	1	0	1	0	9	1	11
Di 21.11.2023	07:00	07:15	5	1	2	2	0	0	0	8	0	0
Di 21.11.2023	07:15	07:30	5	0	0	0	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	07:30	07:45	2	0	0	3	0	1	0	6	1	17
Di 21.11.2023	07:45	08:00	6	0	0	0	0	0	1	7	1	14
Di 21.11.2023	08:00	08:15	12	0	2	2	0	0	0	14	0	0
Di 21.11.2023	08:15	08:30	7	0	5	1	0	0	0	8	0	0
Di 21.11.2023	08:30	08:45	8	0	6	3	0	0	0	11	0	0
Di 21.11.2023	08:45	09:00	8	1	3	0	0	0	0	9	0	0
Di 21.11.2023	09:00	09:15	12	0	2	3	0	0	0	15	0	0
Di 21.11.2023	09:15	09:30	8	0	2	0	0	0	0	8	0	0
Di 21.11.2023	09:30	09:45	7	0	4	1	0	0	0	8	0	0
Di 21.11.2023	09:45	10:00	5	0	2	2	0	0	1	8	1	12

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	10:00	10:15	4	0	3	1	2	0	0	7	2	29
Di 21.11.2023	10:15	10:30	4	0	1	0	0	0	0	4	0	0
Di 21.11.2023	10:30	10:45	10	0	1	0	1	0	0	11	1	9
Di 21.11.2023	10:45	11:00	12	0	2	0	0	0	0	12	0	0
Di 21.11.2023	11:00	11:15	8	0	1	1	0	0	0	9	0	0
Di 21.11.2023	11:15	11:30	5	0	0	3	2	0	0	10	2	20
Di 21.11.2023	11:30	11:45	8	0	1	0	0	0	0	8	0	0
Di 21.11.2023	11:45	12:00	11	1	0	0	0	0	1	13	1	8
Di 21.11.2023	12:00	12:15	7	0	1	0	0	0	0	7	0	0
Di 21.11.2023	12:15	12:30	14	0	0	1	0	0	0	15	0	0
Di 21.11.2023	12:30	12:45	6	0	0	0	1	0	0	7	1	14
Di 21.11.2023	12:45	13:00	6	0	1	0	1	0	0	7	1	14
Di 21.11.2023	13:00	13:15	7	0	0	0	1	0	0	8	1	12
Di 21.11.2023	13:15	13:30	14	1	2	2	0	0	0	17	0	0
Di 21.11.2023	13:30	13:45	9	0	2	1	0	0	0	10	0	0
Di 21.11.2023	13:45	14:00	6	0	1	3	0	0	0	9	0	0
Di 21.11.2023	14:00	14:15	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	14:15	14:30	9	0	1	2	0	0	0	11	0	0
Di 21.11.2023	14:30	14:45	12	0	0	0	0	0	0	12	0	0
Di 21.11.2023	14:45	15:00	9	0	0	1	0	0	0	10	0	0
Di 21.11.2023	15:00	15:15	7	0	1	2	2	0	0	11	2	18
Di 21.11.2023	15:15	15:30	9	0	1	2	1	0	0	12	1	8
Di 21.11.2023	15:30	15:45	7	0	0	1	0	0	0	8	0	0
Di 21.11.2023	15:45	16:00	3	0	3	0	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	16:00	16:15	13	0	0	1	0	0	0	14	0	0
Di 21.11.2023	16:15	16:30	7	0	0	0	1	0	0	8	1	12
Di 21.11.2023	16:30	16:45	3	0	1	0	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	16:45	17:00	7	0	0	1	0	0	0	8	0	0
Di 21.11.2023	17:00	17:15	8	0	0	1	0	0	0	9	0	0
Di 21.11.2023	17:15	17:30	6	0	2	1	0	0	0	7	0	0
Di 21.11.2023	17:30	17:45	5	0	0	0	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	17:45	18:00	8	0	1	0	0	0	0	8	0	0
Di 21.11.2023	18:00	18:15	5	1	2	0	0	0	0	6	0	0
Di 21.11.2023	18:15	18:30	9	0	5	1	0	0	1	11	1	9
Di 21.11.2023	18:30	18:45	5	0	5	1	0	0	0	6	0	0
Di 21.11.2023	18:45	19:00	3	0	3	0	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	19:00	19:15	10	0	1	0	0	0	0	10	0	0
Di 21.11.2023	19:15	19:30	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	19:30	19:45	3	0	1	0	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	19:45	20:00	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0
Di 21.11.2023	20:00	20:15	5	0	0	0	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	20:15	20:30	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0
Di 21.11.2023	20:30	20:45	5	0	0	0	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	20:45	21:00	3	0	1	2	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	21:00	21:15	5	0	1	0	0	0	0	5	0	0

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	21:15	21:30	6	0	2	0	0	0	0	6	0	0
Di 21.11.2023	21:30	21:45	2	0	0	1	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	21:45	22:00	2	0	1	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	22:00	22:15	9	0	1	0	0	0	0	9	0	0
Di 21.11.2023	22:15	22:30	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	22:30	22:45	2	0	1	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	22:45	23:00	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	23:00	23:15	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	23:15	23:30	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	23:30	23:45	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	23:45	24:00	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Summe	00:00	24:00	480	5	83	52	12	2	4	555	18	3
Spitzen- stunde	08:15	09:15	35	1	16	7	0	0	0	43	0	0

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

Zufahrt Stresemannstraße

Strom 2 -> 1

Zählung 21.11.2023

Werte pro Intervall

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	00:00	00:15	8	0	0	0	0	0	0	8	0	0
Di 21.11.2023	00:15	00:30	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0
Di 21.11.2023	00:30	00:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	00:45	01:00	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	01:00	01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	01:15	01:30	1	0	0	1	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	01:30	01:45	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	01:45	02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	02:00	02:15	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	02:15	02:30	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	02:30	02:45	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	02:45	03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	03:00	03:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	03:15	03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	03:30	03:45	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	03:45	04:00	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	04:00	04:15	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	04:15	04:30	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	04:30	04:45	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	04:45	05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	05:00	05:15	4	0	0	2	0	0	0	6	0	0
Di 21.11.2023	05:15	05:30	7	0	0	0	0	0	0	7	0	0
Di 21.11.2023	05:30	05:45	1	0	0	0	1	0	0	2	1	50
Di 21.11.2023	05:45	06:00	6	0	0	0	0	0	0	6	0	0
Di 21.11.2023	06:00	06:15	3	1	0	0	1	0	0	5	1	20
Di 21.11.2023	06:15	06:30	8	1	1	1	0	0	0	10	0	0
Di 21.11.2023	06:30	06:45	4	0	1	1	4	0	0	9	4	44
Di 21.11.2023	06:45	07:00	8	0	2	1	3	0	0	12	3	25
Di 21.11.2023	07:00	07:15	12	0	2	2	3	0	0	17	3	18
Di 21.11.2023	07:15	07:30	8	2	1	4	0	0	0	14	0	0
Di 21.11.2023	07:30	07:45	12	0	1	2	2	0	0	16	2	12
Di 21.11.2023	07:45	08:00	11	0	4	2	2	0	0	15	2	13
Di 21.11.2023	08:00	08:15	6	0	3	1	1	0	0	8	1	12
Di 21.11.2023	08:15	08:30	13	0	6	2	2	0	0	17	2	12
Di 21.11.2023	08:30	08:45	13	0	5	0	1	0	0	14	1	7
Di 21.11.2023	08:45	09:00	15	0	11	2	0	0	0	17	0	0
Di 21.11.2023	09:00	09:15	14	0	6	1	2	0	0	17	2	12
Di 21.11.2023	09:15	09:30	12	0	6	1	0	0	0	13	0	0
Di 21.11.2023	09:30	09:45	9	1	8	5	1	0	0	16	1	6
Di 21.11.2023	09:45	10:00	8	1	8	6	4	0	0	19	4	21

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	10:00	10:15	13	0	2	3	2	1	0	19	3	16
Di 21.11.2023	10:15	10:30	18	1	2	1	0	0	0	20	0	0
Di 21.11.2023	10:30	10:45	10	1	1	3	0	0	0	14	0	0
Di 21.11.2023	10:45	11:00	11	0	1	2	2	0	0	15	2	13
Di 21.11.2023	11:00	11:15	11	1	4	1	0	0	0	13	0	0
Di 21.11.2023	11:15	11:30	14	0	3	1	0	0	0	15	0	0
Di 21.11.2023	11:30	11:45	15	0	0	1	0	0	0	16	0	0
Di 21.11.2023	11:45	12:00	4	0	2	1	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	12:00	12:15	16	1	0	2	2	0	0	21	2	10
Di 21.11.2023	12:15	12:30	18	0	4	6	1	0	0	25	1	4
Di 21.11.2023	12:30	12:45	11	1	2	1	2	0	0	15	2	13
Di 21.11.2023	12:45	13:00	10	2	0	3	1	0	0	16	1	6
Di 21.11.2023	13:00	13:15	14	0	2	1	2	0	0	17	2	12
Di 21.11.2023	13:15	13:30	11	0	4	4	0	0	0	15	0	0
Di 21.11.2023	13:30	13:45	16	0	3	2	0	1	0	19	1	5
Di 21.11.2023	13:45	14:00	16	0	1	1	0	0	0	17	0	0
Di 21.11.2023	14:00	14:15	20	1	5	0	1	0	0	22	1	5
Di 21.11.2023	14:15	14:30	14	0	3	2	0	0	0	16	0	0
Di 21.11.2023	14:30	14:45	13	0	3	1	1	1	0	16	2	12
Di 21.11.2023	14:45	15:00	16	0	2	4	1	0	0	21	1	5
Di 21.11.2023	15:00	15:15	10	0	4	1	0	0	0	11	0	0
Di 21.11.2023	15:15	15:30	10	0	5	2	3	0	0	15	3	20
Di 21.11.2023	15:30	15:45	9	0	5	1	2	0	0	12	2	17
Di 21.11.2023	15:45	16:00	11	0	3	5	1	0	0	17	1	6
Di 21.11.2023	16:00	16:15	16	0	1	5	0	0	0	21	0	0
Di 21.11.2023	16:15	16:30	15	0	4	0	0	0	0	15	0	0
Di 21.11.2023	16:30	16:45	20	0	4	3	0	0	0	23	0	0
Di 21.11.2023	16:45	17:00	12	0	1	1	0	0	0	13	0	0
Di 21.11.2023	17:00	17:15	16	0	1	3	1	0	1	21	2	10
Di 21.11.2023	17:15	17:30	15	0	5	1	0	0	0	16	0	0
Di 21.11.2023	17:30	17:45	12	0	1	3	0	0	0	15	0	0
Di 21.11.2023	17:45	18:00	12	0	1	1	0	0	0	13	0	0
Di 21.11.2023	18:00	18:15	17	0	6	1	0	0	0	18	0	0
Di 21.11.2023	18:15	18:30	12	0	8	0	0	0	0	12	0	0
Di 21.11.2023	18:30	18:45	12	1	6	0	0	0	1	14	1	7
Di 21.11.2023	18:45	19:00	20	0	2	1	0	0	0	21	0	0
Di 21.11.2023	19:00	19:15	18	0	0	1	0	0	0	19	0	0
Di 21.11.2023	19:15	19:30	13	0	5	1	0	0	0	14	0	0
Di 21.11.2023	19:30	19:45	22	0	4	1	0	0	0	23	0	0
Di 21.11.2023	19:45	20:00	7	0	7	0	0	0	0	7	0	0
Di 21.11.2023	20:00	20:15	8	0	0	0	0	0	0	8	0	0
Di 21.11.2023	20:15	20:30	4	0	1	1	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	20:30	20:45	4	0	2	2	0	0	0	6	0	0
Di 21.11.2023	20:45	21:00	12	0	3	0	0	0	0	12	0	0
Di 21.11.2023	21:00	21:15	10	1	1	0	1	0	0	12	1	8

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	21:15	21:30	10	0	3	0	0	0	0	10	0	0
Di 21.11.2023	21:30	21:45	6	0	0	0	0	0	0	6	0	0
Di 21.11.2023	21:45	22:00	7	1	4	0	0	0	0	8	0	0
Di 21.11.2023	22:00	22:15	13	1	2	0	0	0	0	14	0	0
Di 21.11.2023	22:15	22:30	12	0	0	0	0	0	0	12	0	0
Di 21.11.2023	22:30	22:45	42	1	0	1	0	0	0	44	0	0
Di 21.11.2023	22:45	23:00	28	0	0	0	0	0	0	28	0	0
Di 21.11.2023	23:00	23:15	8	0	0	0	0	0	0	8	0	0
Di 21.11.2023	23:15	23:30	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	23:30	23:45	5	0	1	0	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	23:45	24:00	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0
Summe	00:00	24:00	924	19	200	110	50	3	2	1108	55	5
Spitzen- stunde	22:00	23:00	95	2	2	1	0	0	0	98	0	0

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

Zufahrt Stresemannstraße

Strom 2 -> 3

Zählung 21.11.2023

Werte pro Intervall

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	00:00	00:15	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	00:15	00:30	6	0	0	1	0	0	0	7	0	0
Di 21.11.2023	00:30	00:45	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	00:45	01:00	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	01:00	01:15	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	01:15	01:30	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	01:30	01:45	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	01:45	02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	02:00	02:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	02:15	02:30	1	0	0	1	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	02:30	02:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	02:45	03:00	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	03:00	03:15	1	0	0	1	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	03:15	03:30	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	03:30	03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	03:45	04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	04:00	04:15	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	04:15	04:30	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	04:30	04:45	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	04:45	05:00	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	05:00	05:15	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	05:15	05:30	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	05:30	05:45	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	05:45	06:00	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	06:00	06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	06:15	06:30	2	0	0	1	1	0	0	4	1	25
Di 21.11.2023	06:30	06:45	1	1	0	3	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	06:45	07:00	1	0	0	1	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	07:00	07:15	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0
Di 21.11.2023	07:15	07:30	5	0	0	1	0	0	0	6	0	0
Di 21.11.2023	07:30	07:45	8	0	0	1	1	0	0	10	1	10
Di 21.11.2023	07:45	08:00	9	0	0	3	0	0	0	12	0	0
Di 21.11.2023	08:00	08:15	10	0	0	3	0	0	0	13	0	0
Di 21.11.2023	08:15	08:30	15	0	0	2	0	0	0	17	0	0
Di 21.11.2023	08:30	08:45	19	0	0	2	1	0	0	22	1	5
Di 21.11.2023	08:45	09:00	7	0	0	2	2	0	0	11	2	18
Di 21.11.2023	09:00	09:15	15	0	1	3	0	0	0	18	0	0
Di 21.11.2023	09:15	09:30	6	0	0	0	2	0	0	8	2	25
Di 21.11.2023	09:30	09:45	5	0	0	0	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	09:45	10:00	4	0	0	1	0	0	0	5	0	0

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	10:00	10:15	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	10:15	10:30	5	0	0	0	1	0	0	6	1	17
Di 21.11.2023	10:30	10:45	6	0	0	2	0	0	0	8	0	0
Di 21.11.2023	10:45	11:00	6	0	0	2	0	0	0	8	0	0
Di 21.11.2023	11:00	11:15	6	0	0	2	0	0	0	8	0	0
Di 21.11.2023	11:15	11:30	6	0	0	0	0	0	0	6	0	0
Di 21.11.2023	11:30	11:45	8	0	0	4	1	0	0	13	1	8
Di 21.11.2023	11:45	12:00	8	1	0	2	1	0	0	12	1	8
Di 21.11.2023	12:00	12:15	7	0	0	0	0	0	0	7	0	0
Di 21.11.2023	12:15	12:30	2	0	0	0	1	0	0	3	1	33
Di 21.11.2023	12:30	12:45	5	0	0	2	1	0	0	8	1	12
Di 21.11.2023	12:45	13:00	11	0	0	1	0	0	0	12	0	0
Di 21.11.2023	13:00	13:15	7	0	0	0	0	0	0	7	0	0
Di 21.11.2023	13:15	13:30	8	0	0	1	0	0	0	9	0	0
Di 21.11.2023	13:30	13:45	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0
Di 21.11.2023	13:45	14:00	7	0	0	1	0	0	0	8	0	0
Di 21.11.2023	14:00	14:15	4	0	0	2	0	0	0	6	0	0
Di 21.11.2023	14:15	14:30	9	0	0	3	2	0	0	14	2	14
Di 21.11.2023	14:30	14:45	8	0	0	3	0	1	0	12	1	8
Di 21.11.2023	14:45	15:00	8	0	0	2	0	0	0	10	0	0
Di 21.11.2023	15:00	15:15	9	0	0	1	0	0	0	10	0	0
Di 21.11.2023	15:15	15:30	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0
Di 21.11.2023	15:30	15:45	11	0	1	0	0	0	0	11	0	0
Di 21.11.2023	15:45	16:00	6	0	0	1	1	0	0	8	1	12
Di 21.11.2023	16:00	16:15	9	0	0	0	0	0	0	9	0	0
Di 21.11.2023	16:15	16:30	6	0	0	1	0	1	0	8	1	12
Di 21.11.2023	16:30	16:45	14	0	1	0	0	0	0	14	0	0
Di 21.11.2023	16:45	17:00	7	1	0	0	1	0	0	9	1	11
Di 21.11.2023	17:00	17:15	10	0	0	2	0	0	0	12	0	0
Di 21.11.2023	17:15	17:30	6	0	1	1	0	0	0	7	0	0
Di 21.11.2023	17:30	17:45	12	0	0	0	0	0	0	12	0	0
Di 21.11.2023	17:45	18:00	8	0	0	1	1	0	0	10	1	10
Di 21.11.2023	18:00	18:15	11	0	0	1	0	0	0	12	0	0
Di 21.11.2023	18:15	18:30	13	0	0	0	0	0	0	13	0	0
Di 21.11.2023	18:30	18:45	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0
Di 21.11.2023	18:45	19:00	12	0	1	0	0	0	0	12	0	0
Di 21.11.2023	19:00	19:15	12	0	0	0	0	0	0	12	0	0
Di 21.11.2023	19:15	19:30	12	0	0	0	0	0	0	12	0	0
Di 21.11.2023	19:30	19:45	12	0	0	0	0	0	0	12	0	0
Di 21.11.2023	19:45	20:00	6	0	0	1	0	0	0	7	0	0
Di 21.11.2023	20:00	20:15	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0
Di 21.11.2023	20:15	20:30	3	0	0	0	0	1	0	4	1	25
Di 21.11.2023	20:30	20:45	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	20:45	21:00	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	21:00	21:15	9	0	0	1	0	0	0	10	0	0

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	21:15	21:30	3	0	0	1	0	0	0	4	0	0
Di 21.11.2023	21:30	21:45	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	21:45	22:00	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	22:00	22:15	8	0	0	0	0	0	0	8	0	0
Di 21.11.2023	22:15	22:30	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	22:30	22:45	19	0	0	0	0	0	0	19	0	0
Di 21.11.2023	22:45	23:00	16	0	0	0	0	0	0	16	0	0
Di 21.11.2023	23:00	23:15	3	0	0	1	0	0	0	4	0	0
Di 21.11.2023	23:15	23:30	4	0	0	1	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	23:30	23:45	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	23:45	24:00	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0
Summe	00:00	24:00	539	3	5	71	17	3	0	633	20	3
Spitzen- stunde	08:15	09:15	56	0	1	9	3	0	0	68	3	4

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

Zufahrt Stresemannstraße

Strom 2 -> 4

Zählung 21.11.2023

Werte pro Intervall

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	00:00	00:15	10	0	1	0	0	0	3	13	3	23
Di 21.11.2023	00:15	00:30	13	1	1	0	0	0	2	16	2	12
Di 21.11.2023	00:30	00:45	8	0	0	0	0	0	0	8	0	0
Di 21.11.2023	00:45	01:00	10	0	1	0	1	0	1	12	2	17
Di 21.11.2023	01:00	01:15	5	0	0	0	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	01:15	01:30	5	0	0	0	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	01:30	01:45	7	0	0	0	0	0	1	8	1	12
Di 21.11.2023	01:45	02:00	4	0	0	0	0	0	1	5	1	20
Di 21.11.2023	02:00	02:15	5	0	3	0	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	02:15	02:30	4	0	0	0	0	0	1	5	1	20
Di 21.11.2023	02:30	02:45	4	0	1	0	0	0	0	4	0	0
Di 21.11.2023	02:45	03:00	4	0	0	0	0	0	1	5	1	20
Di 21.11.2023	03:00	03:15	6	0	0	0	0	0	0	6	0	0
Di 21.11.2023	03:15	03:30	7	0	0	0	0	0	1	8	1	12
Di 21.11.2023	03:30	03:45	8	0	0	1	0	0	0	9	0	0
Di 21.11.2023	03:45	04:00	4	0	0	1	0	0	1	6	1	17
Di 21.11.2023	04:00	04:15	3	0	3	1	0	0	0	4	0	0
Di 21.11.2023	04:15	04:30	6	0	0	2	1	0	1	10	2	20
Di 21.11.2023	04:30	04:45	8	0	1	0	2	0	0	10	2	20
Di 21.11.2023	04:45	05:00	12	1	0	0	2	0	1	16	3	19
Di 21.11.2023	05:00	05:15	13	3	2	3	1	0	1	21	2	10
Di 21.11.2023	05:15	05:30	16	0	3	1	1	0	0	18	1	6
Di 21.11.2023	05:30	05:45	19	1	3	2	0	0	2	24	2	8
Di 21.11.2023	05:45	06:00	13	0	4	4	0	0	1	18	1	6
Di 21.11.2023	06:00	06:15	29	9	4	2	0	0	2	42	2	5
Di 21.11.2023	06:15	06:30	32	1	4	5	0	0	1	39	1	3
Di 21.11.2023	06:30	06:45	30	1	14	9	3	0	2	45	5	11
Di 21.11.2023	06:45	07:00	34	1	7	8	0	0	1	44	1	2
Di 21.11.2023	07:00	07:15	38	1	9	9	1	0	2	51	3	6
Di 21.11.2023	07:15	07:30	46	2	14	9	4	0	0	61	4	7
Di 21.11.2023	07:30	07:45	39	0	29	8	1	0	2	50	3	6
Di 21.11.2023	07:45	08:00	51	9	37	6	5	0	1	72	6	8
Di 21.11.2023	08:00	08:15	46	0	42	10	1	0	1	58	2	3
Di 21.11.2023	08:15	08:30	62	14	63	8	1	0	3	88	4	5
Di 21.11.2023	08:30	08:45	55	0	45	8	3	0	1	67	4	6
Di 21.11.2023	08:45	09:00	78	5	67	11	5	0	1	100	6	6
Di 21.11.2023	09:00	09:15	65	1	55	6	3	0	2	77	5	6
Di 21.11.2023	09:15	09:30	58	4	47	10	2	0	2	76	4	5
Di 21.11.2023	09:30	09:45	63	3	47	8	3	1	0	78	4	5
Di 21.11.2023	09:45	10:00	64	1	32	4	3	2	2	76	7	9

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	10:00	10:15	49	2	21	5	4	0	1	61	5	8
Di 21.11.2023	10:15	10:30	46	1	20	2	1	0	3	53	4	8
Di 21.11.2023	10:30	10:45	32	0	19	3	2	0	2	39	4	10
Di 21.11.2023	10:45	11:00	49	0	15	11	2	0	1	63	3	5
Di 21.11.2023	11:00	11:15	45	0	11	3	2	0	1	51	3	6
Di 21.11.2023	11:15	11:30	51	0	15	3	1	0	2	57	3	5
Di 21.11.2023	11:30	11:45	45	2	10	7	2	0	2	58	4	7
Di 21.11.2023	11:45	12:00	50	0	14	6	0	0	1	57	1	2
Di 21.11.2023	12:00	12:15	45	0	15	3	1	0	2	51	3	6
Di 21.11.2023	12:15	12:30	40	0	14	5	1	0	2	48	3	6
Di 21.11.2023	12:30	12:45	60	2	17	4	0	0	1	67	1	1
Di 21.11.2023	12:45	13:00	50	0	9	6	1	0	2	59	3	5
Di 21.11.2023	13:00	13:15	59	0	13	2	4	1	1	67	6	9
Di 21.11.2023	13:15	13:30	49	1	11	2	1	0	2	55	3	5
Di 21.11.2023	13:30	13:45	35	1	17	1	1	0	1	39	2	5
Di 21.11.2023	13:45	14:00	47	2	16	3	1	0	2	55	3	5
Di 21.11.2023	14:00	14:15	29	0	13	6	1	0	1	37	2	5
Di 21.11.2023	14:15	14:30	55	0	23	11	1	0	1	68	2	3
Di 21.11.2023	14:30	14:45	71	0	15	7	2	0	2	82	4	5
Di 21.11.2023	14:45	15:00	63	0	7	5	0	0	2	70	2	3
Di 21.11.2023	15:00	15:15	48	1	11	4	2	0	1	56	3	5
Di 21.11.2023	15:15	15:30	58	7	12	6	3	0	1	75	4	5
Di 21.11.2023	15:30	15:45	57	3	14	3	0	0	2	65	2	3
Di 21.11.2023	15:45	16:00	53	0	12	2	0	0	1	56	1	2
Di 21.11.2023	16:00	16:15	59	0	9	4	0	0	2	65	2	3
Di 21.11.2023	16:15	16:30	39	0	17	3	1	0	3	46	4	9
Di 21.11.2023	16:30	16:45	65	1	12	4	0	0	1	71	1	1
Di 21.11.2023	16:45	17:00	58	0	10	0	0	0	2	60	2	3
Di 21.11.2023	17:00	17:15	51	0	5	2	0	0	1	54	1	2
Di 21.11.2023	17:15	17:30	56	1	17	1	1	0	0	59	1	2
Di 21.11.2023	17:30	17:45	43	0	16	4	1	0	0	48	1	2
Di 21.11.2023	17:45	18:00	44	1	18	1	0	0	4	50	4	8
Di 21.11.2023	18:00	18:15	38	0	13	0	0	0	3	41	3	7
Di 21.11.2023	18:15	18:30	45	0	14	3	0	0	2	50	2	4
Di 21.11.2023	18:30	18:45	66	1	19	1	1	0	1	70	2	3
Di 21.11.2023	18:45	19:00	52	0	17	3	0	0	1	56	1	2
Di 21.11.2023	19:00	19:15	57	0	18	0	0	0	3	60	3	5
Di 21.11.2023	19:15	19:30	61	0	12	0	0	1	1	63	2	3
Di 21.11.2023	19:30	19:45	44	0	10	1	0	0	1	46	1	2
Di 21.11.2023	19:45	20:00	32	1	10	0	0	0	2	35	2	6
Di 21.11.2023	20:00	20:15	28	1	12	1	0	0	1	31	1	3
Di 21.11.2023	20:15	20:30	34	0	10	0	0	0	1	35	1	3
Di 21.11.2023	20:30	20:45	34	0	3	1	1	0	2	38	3	8
Di 21.11.2023	20:45	21:00	33	0	5	0	0	0	1	34	1	3
Di 21.11.2023	21:00	21:15	27	0	7	0	1	0	2	30	3	10

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin			
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße			
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum 17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	21:15	21:30	26	0	6	1	0	0	1	28	1	4
Di 21.11.2023	21:30	21:45	28	0	8	1	0	0	1	30	1	3
Di 21.11.2023	21:45	22:00	21	1	4	0	0	0	2	24	2	8
Di 21.11.2023	22:00	22:15	30	3	7	1	0	0	2	36	2	6
Di 21.11.2023	22:15	22:30	38	0	5	2	0	0	1	41	1	2
Di 21.11.2023	22:30	22:45	54	0	4	2	0	0	2	58	2	3
Di 21.11.2023	22:45	23:00	42	0	3	0	0	0	2	44	2	5
Di 21.11.2023	23:00	23:15	24	0	6	0	0	0	1	25	1	4
Di 21.11.2023	23:15	23:30	22	0	3	0	0	0	1	23	1	4
Di 21.11.2023	23:30	23:45	11	2	1	0	0	0	2	15	2	13
Di 21.11.2023	23:45	24:00	19	0	2	0	0	0	2	21	2	10
Summe	00:00	24:00	3451	92	1186	282	82	5	129	4041	216	5
Spitzen- stunde	08:15	09:15	260	20	230	33	12	0	7	332	19	5

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

Zufahrt Schöneberger Straße

Strom 3 -> 1

Zählung 21.11.2023

Werte pro Intervall

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	00:00	00:15	4	0	1	0	0	0	2	6	2	33
Di 21.11.2023	00:15	00:30	4	1	0	0	0	0	1	6	1	17
Di 21.11.2023	00:30	00:45	4	0	1	0	0	0	1	5	1	20
Di 21.11.2023	00:45	01:00	5	0	0	0	0	0	1	6	1	17
Di 21.11.2023	01:00	01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	01:15	01:30	2	0	0	0	0	0	1	3	1	33
Di 21.11.2023	01:30	01:45	2	0	0	0	0	0	1	3	1	33
Di 21.11.2023	01:45	02:00	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	02:00	02:15	3	0	0	0	0	0	1	4	1	25
Di 21.11.2023	02:15	02:30	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	02:30	02:45	1	0	0	0	0	0	1	2	1	50
Di 21.11.2023	02:45	03:00	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	03:00	03:15	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	03:15	03:30	1	0	0	0	0	0	1	2	1	50
Di 21.11.2023	03:30	03:45	1	0	0	0	0	0	1	2	1	50
Di 21.11.2023	03:45	04:00	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	04:00	04:15	2	0	0	0	0	0	1	3	1	33
Di 21.11.2023	04:15	04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	04:30	04:45	5	0	1	0	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	04:45	05:00	1	0	0	0	0	0	1	2	1	50
Di 21.11.2023	05:00	05:15	0	0	0	0	0	0	1	1	1	100
Di 21.11.2023	05:15	05:30	3	0	0	1	0	0	1	5	1	20
Di 21.11.2023	05:30	05:45	5	0	3	0	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	05:45	06:00	7	0	0	0	0	0	1	8	1	12
Di 21.11.2023	06:00	06:15	5	0	1	1	0	0	1	7	1	14
Di 21.11.2023	06:15	06:30	8	0	0	1	0	0	2	11	2	18
Di 21.11.2023	06:30	06:45	6	0	2	3	0	0	1	10	1	10
Di 21.11.2023	06:45	07:00	9	0	4	1	0	0	2	12	2	17
Di 21.11.2023	07:00	07:15	15	1	5	2	1	0	2	21	3	14
Di 21.11.2023	07:15	07:30	17	0	6	1	3	0	2	23	5	22
Di 21.11.2023	07:30	07:45	22	1	19	3	2	0	5	33	7	21
Di 21.11.2023	07:45	08:00	28	3	26	0	2	0	3	36	5	14
Di 21.11.2023	08:00	08:15	35	0	34	5	0	1	3	44	4	9
Di 21.11.2023	08:15	08:30	40	1	34	4	0	0	2	47	2	4
Di 21.11.2023	08:30	08:45	48	1	40	4	1	0	3	57	4	7
Di 21.11.2023	08:45	09:00	44	1	61	0	3	0	3	51	6	12
Di 21.11.2023	09:00	09:15	34	0	38	3	1	0	2	40	3	8
Di 21.11.2023	09:15	09:30	32	0	17	0	0	1	3	36	4	11
Di 21.11.2023	09:30	09:45	31	1	18	8	4	0	3	47	7	15
Di 21.11.2023	09:45	10:00	30	1	18	5	2	0	2	40	4	10

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	10:00	10:15	36	1	15	3	1	0	4	45	5	11
Di 21.11.2023	10:15	10:30	35	2	4	4	4	0	2	47	6	13
Di 21.11.2023	10:30	10:45	29	1	10	1	0	0	4	35	4	11
Di 21.11.2023	10:45	11:00	25	0	7	6	1	0	3	35	4	11
Di 21.11.2023	11:00	11:15	33	0	12	6	1	0	2	42	3	7
Di 21.11.2023	11:15	11:30	29	0	7	1	1	1	4	36	6	17
Di 21.11.2023	11:30	11:45	35	1	9	4	0	1	3	44	4	9
Di 21.11.2023	11:45	12:00	35	0	6	6	1	0	2	44	3	7
Di 21.11.2023	12:00	12:15	26	1	7	4	0	0	3	34	3	9
Di 21.11.2023	12:15	12:30	36	1	3	6	0	0	3	46	3	7
Di 21.11.2023	12:30	12:45	43	0	10	2	1	0	2	48	3	6
Di 21.11.2023	12:45	13:00	39	1	5	3	1	0	3	47	4	9
Di 21.11.2023	13:00	13:15	26	0	9	6	0	0	3	35	3	9
Di 21.11.2023	13:15	13:30	27	0	6	3	1	0	3	34	4	12
Di 21.11.2023	13:30	13:45	35	0	3	4	0	1	2	42	3	7
Di 21.11.2023	13:45	14:00	32	0	7	7	1	0	4	44	5	11
Di 21.11.2023	14:00	14:15	44	0	7	8	1	0	1	54	2	4
Di 21.11.2023	14:15	14:30	42	0	2	6	0	0	5	53	5	9
Di 21.11.2023	14:30	14:45	42	0	9	7	1	0	1	51	2	4
Di 21.11.2023	14:45	15:00	45	0	10	7	0	0	5	57	5	9
Di 21.11.2023	15:00	15:15	63	0	9	14	2	0	2	81	4	5
Di 21.11.2023	15:15	15:30	74	0	7	7	2	0	3	86	5	6
Di 21.11.2023	15:30	15:45	66	1	11	6	1	0	3	77	4	5
Di 21.11.2023	15:45	16:00	69	0	14	9	0	0	1	79	1	1
Di 21.11.2023	16:00	16:15	64	0	12	3	1	0	5	73	6	8
Di 21.11.2023	16:15	16:30	42	1	13	5	0	1	2	51	3	6
Di 21.11.2023	16:30	16:45	48	0	11	5	1	0	2	56	3	5
Di 21.11.2023	16:45	17:00	64	0	6	5	1	0	3	73	4	5
Di 21.11.2023	17:00	17:15	51	0	5	5	1	0	2	59	3	5
Di 21.11.2023	17:15	17:30	53	0	19	4	2	0	3	62	5	8
Di 21.11.2023	17:30	17:45	55	1	14	2	1	0	5	64	6	9
Di 21.11.2023	17:45	18:00	58	0	19	2	0	0	2	62	2	3
Di 21.11.2023	18:00	18:15	40	0	14	4	0	0	3	47	3	6
Di 21.11.2023	18:15	18:30	70	0	12	3	0	0	4	77	4	5
Di 21.11.2023	18:30	18:45	38	0	15	0	2	0	3	43	5	12
Di 21.11.2023	18:45	19:00	38	0	6	3	0	0	2	43	2	5
Di 21.11.2023	19:00	19:15	32	0	7	0	0	0	2	34	2	6
Di 21.11.2023	19:15	19:30	26	0	5	1	0	0	3	30	3	10
Di 21.11.2023	19:30	19:45	30	0	4	1	0	0	1	32	1	3
Di 21.11.2023	19:45	20:00	24	0	6	0	0	0	6	30	6	20
Di 21.11.2023	20:00	20:15	17	0	6	2	0	0	3	22	3	14
Di 21.11.2023	20:15	20:30	28	0	6	0	0	0	2	30	2	7
Di 21.11.2023	20:30	20:45	16	0	3	0	0	0	1	17	1	6
Di 21.11.2023	20:45	21:00	15	0	4	0	0	0	2	17	2	12
Di 21.11.2023	21:00	21:15	11	0	3	0	0	0	1	12	1	8

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin			
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße			
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum 17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	21:15	21:30	15	0	4	1	1	0	1	18	2	11
Di 21.11.2023	21:30	21:45	5	0	2	0	0	0	1	6	1	17
Di 21.11.2023	21:45	22:00	9	0	3	1	0	0	2	12	2	17
Di 21.11.2023	22:00	22:15	13	1	1	0	0	0	1	15	1	7
Di 21.11.2023	22:15	22:30	10	1	1	1	0	0	2	14	2	14
Di 21.11.2023	22:30	22:45	15	0	1	0	0	0	1	16	1	6
Di 21.11.2023	22:45	23:00	11	0	2	0	0	0	1	12	1	8
Di 21.11.2023	23:00	23:15	13	0	3	0	0	0	2	15	2	13
Di 21.11.2023	23:15	23:30	18	1	2	0	0	0	2	21	2	10
Di 21.11.2023	23:30	23:45	9	0	2	1	0	0	1	11	1	9
Di 21.11.2023	23:45	24:00	10	0	0	0	0	0	1	11	1	9
Summe	00:00	24:00	2375	25	731	221	49	6	195	2871	250	9
Spitzen- stunde	08:00	09:00	167	3	169	13	4	1	11	199	16	7

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

Zufahrt Schöneberger Straße

Strom 3 -> 2

Zählung 21.11.2023

Werte pro Intervall

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	00:00	00:15	4	0	0	1	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	00:15	00:30	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	00:30	00:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	00:45	01:00	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	01:00	01:15	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	01:15	01:30	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	01:30	01:45	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	01:45	02:00	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	02:00	02:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	02:15	02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	02:30	02:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	02:45	03:00	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	03:00	03:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	03:15	03:30	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	03:30	03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	03:45	04:00	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	04:00	04:15	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	04:15	04:30	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	04:30	04:45	3	0	1	0	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	04:45	05:00	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	05:00	05:15	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	05:15	05:30	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	05:30	05:45	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	05:45	06:00	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	06:00	06:15	2	0	0	1	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	06:15	06:30	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	06:30	06:45	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0
Di 21.11.2023	06:45	07:00	2	0	0	0	2	0	0	4	2	50
Di 21.11.2023	07:00	07:15	3	0	0	2	1	0	0	6	1	17
Di 21.11.2023	07:15	07:30	5	0	1	0	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	07:30	07:45	6	0	0	0	0	0	0	6	0	0
Di 21.11.2023	07:45	08:00	11	0	2	0	0	0	0	11	0	0
Di 21.11.2023	08:00	08:15	10	0	0	0	1	0	0	11	1	9
Di 21.11.2023	08:15	08:30	11	0	0	0	0	0	0	11	0	0
Di 21.11.2023	08:30	08:45	12	0	0	0	1	0	0	13	1	8
Di 21.11.2023	08:45	09:00	29	0	0	1	0	0	0	30	0	0
Di 21.11.2023	09:00	09:15	15	0	0	2	0	0	0	17	0	0
Di 21.11.2023	09:15	09:30	13	0	3	1	0	0	0	14	0	0
Di 21.11.2023	09:30	09:45	17	0	0	1	1	0	0	19	1	5
Di 21.11.2023	09:45	10:00	8	1	1	2	1	0	0	12	1	8

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	10:00	10:15	10	0	1	2	0	0	0	12	0	0
Di 21.11.2023	10:15	10:30	8	0	1	2	0	0	0	10	0	0
Di 21.11.2023	10:30	10:45	13	0	1	2	0	0	0	15	0	0
Di 21.11.2023	10:45	11:00	10	0	0	1	0	0	0	11	0	0
Di 21.11.2023	11:00	11:15	14	0	0	2	0	0	0	16	0	0
Di 21.11.2023	11:15	11:30	10	0	0	1	1	0	0	12	1	8
Di 21.11.2023	11:30	11:45	9	0	0	1	0	0	0	10	0	0
Di 21.11.2023	11:45	12:00	12	0	0	1	1	0	0	14	1	7
Di 21.11.2023	12:00	12:15	6	0	1	3	0	0	0	9	0	0
Di 21.11.2023	12:15	12:30	9	1	1	1	0	0	0	11	0	0
Di 21.11.2023	12:30	12:45	22	0	1	8	1	0	0	31	1	3
Di 21.11.2023	12:45	13:00	25	0	0	1	0	0	0	26	0	0
Di 21.11.2023	13:00	13:15	14	0	0	2	0	0	0	16	0	0
Di 21.11.2023	13:15	13:30	14	0	0	4	1	0	0	19	1	5
Di 21.11.2023	13:30	13:45	22	0	0	2	1	0	0	25	1	4
Di 21.11.2023	13:45	14:00	6	0	0	1	0	0	0	7	0	0
Di 21.11.2023	14:00	14:15	17	0	1	1	0	0	0	18	0	0
Di 21.11.2023	14:15	14:30	19	0	1	0	0	0	0	19	0	0
Di 21.11.2023	14:30	14:45	20	0	0	3	0	0	0	23	0	0
Di 21.11.2023	14:45	15:00	31	0	0	3	1	0	0	35	1	3
Di 21.11.2023	15:00	15:15	35	0	1	4	0	0	0	39	0	0
Di 21.11.2023	15:15	15:30	30	0	0	9	0	0	0	39	0	0
Di 21.11.2023	15:30	15:45	36	0	0	3	0	0	0	39	0	0
Di 21.11.2023	15:45	16:00	26	0	1	2	0	0	0	28	0	0
Di 21.11.2023	16:00	16:15	31	0	0	2	0	0	0	33	0	0
Di 21.11.2023	16:15	16:30	22	0	0	4	0	0	0	26	0	0
Di 21.11.2023	16:30	16:45	13	0	0	2	1	0	0	16	1	6
Di 21.11.2023	16:45	17:00	27	0	0	1	0	0	0	28	0	0
Di 21.11.2023	17:00	17:15	19	0	0	0	0	0	0	19	0	0
Di 21.11.2023	17:15	17:30	22	0	0	1	0	0	0	23	0	0
Di 21.11.2023	17:30	17:45	23	1	0	0	0	0	0	24	0	0
Di 21.11.2023	17:45	18:00	29	0	0	1	0	0	0	30	0	0
Di 21.11.2023	18:00	18:15	21	0	1	0	0	0	0	21	0	0
Di 21.11.2023	18:15	18:30	29	0	0	0	1	0	1	31	2	6
Di 21.11.2023	18:30	18:45	19	0	0	2	0	0	0	21	0	0
Di 21.11.2023	18:45	19:00	15	0	0	1	0	0	0	16	0	0
Di 21.11.2023	19:00	19:15	25	0	1	0	0	0	0	25	0	0
Di 21.11.2023	19:15	19:30	20	0	0	0	1	0	0	21	1	5
Di 21.11.2023	19:30	19:45	11	0	0	1	0	0	0	12	0	0
Di 21.11.2023	19:45	20:00	6	2	1	0	0	0	0	8	0	0
Di 21.11.2023	20:00	20:15	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0
Di 21.11.2023	20:15	20:30	9	0	0	0	0	0	0	9	0	0
Di 21.11.2023	20:30	20:45	6	0	0	0	0	0	0	6	0	0
Di 21.11.2023	20:45	21:00	7	0	0	0	0	0	0	7	0	0
Di 21.11.2023	21:00	21:15	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	21:15	21:30	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0
Di 21.11.2023	21:30	21:45	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	21:45	22:00	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	22:00	22:15	5	0	1	0	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	22:15	22:30	5	0	0	0	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	22:30	22:45	9	0	0	0	0	0	0	9	0	0
Di 21.11.2023	22:45	23:00	8	0	1	0	0	0	0	8	0	0
Di 21.11.2023	23:00	23:15	6	0	0	0	0	0	0	6	0	0
Di 21.11.2023	23:15	23:30	3	0	1	0	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	23:30	23:45	5	0	0	0	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	23:45	24:00	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Summe	00:00	24:00	1025	5	24	85	16	0	1	1132	17	2
Spitzen- stunde	14:45	15:45	132	0	1	19	1	0	0	152	1	1

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

Zufahrt Schöneberger Straße

Strom 3 -> 4

Zählung 21.11.2023

Werte pro Intervall

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	00:00	00:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	00:15	00:30	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	00:30	00:45	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	00:45	01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	01:00	01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	01:15	01:30	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	01:30	01:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	01:45	02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	02:00	02:15	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	02:15	02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	02:30	02:45	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	02:45	03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	03:00	03:15	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	03:15	03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	03:30	03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	03:45	04:00	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	04:00	04:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	04:15	04:30	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	04:30	04:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	04:45	05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	05:00	05:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	05:15	05:30	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	05:30	05:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	05:45	06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	06:00	06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	06:15	06:30	2	1	0	0	1	0	0	4	1	25
Di 21.11.2023	06:30	06:45	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	06:45	07:00	2	0	0	1	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	07:00	07:15	0	0	0	1	1	0	0	2	1	50
Di 21.11.2023	07:15	07:30	1	0	1	2	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	07:30	07:45	1	0	2	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	07:45	08:00	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0
Di 21.11.2023	08:00	08:15	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	08:15	08:30	6	0	1	0	1	0	0	7	1	14
Di 21.11.2023	08:30	08:45	6	0	0	0	0	0	0	6	0	0
Di 21.11.2023	08:45	09:00	7	0	0	0	1	0	0	8	1	12
Di 21.11.2023	09:00	09:15	3	0	1	0	2	0	0	5	2	40
Di 21.11.2023	09:15	09:30	8	0	2	1	0	0	0	9	0	0
Di 21.11.2023	09:30	09:45	2	0	0	0	0	0	1	3	1	33
Di 21.11.2023	09:45	10:00	5	0	0	0	0	0	0	5	0	0

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	10:00	10:15	4	0	0	1	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	10:15	10:30	4	0	0	1	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	10:30	10:45	3	0	0	0	1	0	0	4	1	25
Di 21.11.2023	10:45	11:00	8	0	0	1	0	0	0	9	0	0
Di 21.11.2023	11:00	11:15	7	0	0	0	0	0	0	7	0	0
Di 21.11.2023	11:15	11:30	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	11:30	11:45	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0
Di 21.11.2023	11:45	12:00	4	0	0	1	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	12:00	12:15	2	0	0	1	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	12:15	12:30	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	12:30	12:45	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0
Di 21.11.2023	12:45	13:00	4	0	0	0	1	1	0	6	2	33
Di 21.11.2023	13:00	13:15	5	0	0	2	0	0	0	7	0	0
Di 21.11.2023	13:15	13:30	4	0	0	2	0	0	0	6	0	0
Di 21.11.2023	13:30	13:45	9	0	0	0	0	0	1	10	1	10
Di 21.11.2023	13:45	14:00	3	0	0	1	0	0	0	4	0	0
Di 21.11.2023	14:00	14:15	7	0	0	1	0	0	0	8	0	0
Di 21.11.2023	14:15	14:30	7	0	0	3	0	0	0	10	0	0
Di 21.11.2023	14:30	14:45	3	0	1	0	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	14:45	15:00	5	0	0	2	0	0	0	7	0	0
Di 21.11.2023	15:00	15:15	3	0	0	0	1	0	0	4	1	25
Di 21.11.2023	15:15	15:30	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	15:30	15:45	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	15:45	16:00	3	0	0	0	0	0	1	4	1	25
Di 21.11.2023	16:00	16:15	0	0	0	1	1	0	0	2	1	50
Di 21.11.2023	16:15	16:30	3	0	1	0	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	16:30	16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	16:45	17:00	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	17:00	17:15	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	17:15	17:30	9	0	0	0	0	0	0	9	0	0
Di 21.11.2023	17:30	17:45	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	17:45	18:00	6	0	0	0	0	0	0	6	0	0
Di 21.11.2023	18:00	18:15	5	0	0	1	0	0	0	6	0	0
Di 21.11.2023	18:15	18:30	7	0	0	0	0	0	0	7	0	0
Di 21.11.2023	18:30	18:45	6	0	0	0	0	0	0	6	0	0
Di 21.11.2023	18:45	19:00	6	1	0	0	0	0	0	7	0	0
Di 21.11.2023	19:00	19:15	5	0	0	0	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	19:15	19:30	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0
Di 21.11.2023	19:30	19:45	6	0	0	0	0	0	0	6	0	0
Di 21.11.2023	19:45	20:00	5	0	0	0	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	20:00	20:15	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	20:15	20:30	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	20:30	20:45	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	20:45	21:00	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	21:00	21:15	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	21:15	21:30	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	21:30	21:45	4	0	1	0	0	0	0	4	0	0
Di 21.11.2023	21:45	22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	22:00	22:15	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	22:15	22:30	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	22:30	22:45	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0
Di 21.11.2023	22:45	23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	23:00	23:15	2	0	0	1	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	23:15	23:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	23:30	23:45	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	23:45	24:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe	00:00	24:00	259	2	11	24	10	1	3	299	14	5
Spitzen- stunde	13:30	14:30	26	0	0	5	0	0	1	32	1	5

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

Zufahrt Stresemannstraße

Strom 4 -> 1

Zählung 21.11.2023

Werte pro Intervall

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	00:00	00:15	5	0	0	0	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	00:15	00:30	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	00:30	00:45	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	00:45	01:00	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	01:00	01:15	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0
Di 21.11.2023	01:15	01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	01:30	01:45	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	01:45	02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	02:00	02:15	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	02:15	02:30	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	02:30	02:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	02:45	03:00	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	03:00	03:15	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	03:15	03:30	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	03:30	03:45	0	0	0	2	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	03:45	04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	04:00	04:15	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	04:15	04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	04:30	04:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	04:45	05:00	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	05:00	05:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	05:15	05:30	1	0	0	0	1	0	0	2	1	50
Di 21.11.2023	05:30	05:45	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	05:45	06:00	3	0	0	1	0	0	0	4	0	0
Di 21.11.2023	06:00	06:15	6	0	0	0	0	0	0	6	0	0
Di 21.11.2023	06:15	06:30	5	0	0	0	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	06:30	06:45	5	1	0	0	0	0	0	6	0	0
Di 21.11.2023	06:45	07:00	8	0	0	0	0	0	0	8	0	0
Di 21.11.2023	07:00	07:15	10	0	0	2	2	0	0	14	2	14
Di 21.11.2023	07:15	07:30	8	0	1	1	0	0	0	9	0	0
Di 21.11.2023	07:30	07:45	4	0	0	3	0	0	0	7	0	0
Di 21.11.2023	07:45	08:00	5	0	0	1	0	0	0	6	0	0
Di 21.11.2023	08:00	08:15	7	0	0	1	2	0	0	10	2	20
Di 21.11.2023	08:15	08:30	7	0	2	1	0	0	0	8	0	0
Di 21.11.2023	08:30	08:45	10	0	1	0	0	0	0	10	0	0
Di 21.11.2023	08:45	09:00	6	1	0	0	0	0	0	7	0	0
Di 21.11.2023	09:00	09:15	10	0	0	1	0	0	0	11	0	0
Di 21.11.2023	09:15	09:30	14	0	0	1	1	0	0	16	1	6
Di 21.11.2023	09:30	09:45	8	0	0	2	2	0	0	12	2	17
Di 21.11.2023	09:45	10:00	3	0	0	1	1	0	0	5	1	20

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	10:00	10:15	5	0	0	1	1	0	0	7	1	14
Di 21.11.2023	10:15	10:30	11	0	0	1	2	0	0	14	2	14
Di 21.11.2023	10:30	10:45	1	1	0	2	1	0	0	5	1	20
Di 21.11.2023	10:45	11:00	10	0	0	1	0	0	0	11	0	0
Di 21.11.2023	11:00	11:15	7	0	1	3	1	0	0	11	1	9
Di 21.11.2023	11:15	11:30	8	0	0	4	0	0	0	12	0	0
Di 21.11.2023	11:30	11:45	8	0	0	0	1	0	0	9	1	11
Di 21.11.2023	11:45	12:00	9	0	0	1	1	0	0	11	1	9
Di 21.11.2023	12:00	12:15	4	0	0	1	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	12:15	12:30	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0
Di 21.11.2023	12:30	12:45	8	0	0	0	0	0	0	8	0	0
Di 21.11.2023	12:45	13:00	10	1	0	2	0	0	0	13	0	0
Di 21.11.2023	13:00	13:15	14	0	0	2	1	0	0	17	1	6
Di 21.11.2023	13:15	13:30	6	0	0	2	1	0	0	9	1	11
Di 21.11.2023	13:30	13:45	12	0	0	1	1	0	0	14	1	7
Di 21.11.2023	13:45	14:00	6	0	1	1	1	0	0	8	1	12
Di 21.11.2023	14:00	14:15	13	0	1	1	1	0	0	15	1	7
Di 21.11.2023	14:15	14:30	10	0	1	3	2	0	0	15	2	13
Di 21.11.2023	14:30	14:45	9	0	0	2	0	0	0	11	0	0
Di 21.11.2023	14:45	15:00	15	0	0	3	1	1	0	20	2	10
Di 21.11.2023	15:00	15:15	13	1	1	2	0	0	0	16	0	0
Di 21.11.2023	15:15	15:30	19	0	2	1	0	0	0	20	0	0
Di 21.11.2023	15:30	15:45	17	0	0	0	0	0	0	17	0	0
Di 21.11.2023	15:45	16:00	17	0	0	0	0	0	0	17	0	0
Di 21.11.2023	16:00	16:15	9	0	0	1	0	0	0	10	0	0
Di 21.11.2023	16:15	16:30	12	0	0	0	0	0	0	12	0	0
Di 21.11.2023	16:30	16:45	9	1	0	1	0	0	0	11	0	0
Di 21.11.2023	16:45	17:00	19	0	0	0	0	0	0	19	0	0
Di 21.11.2023	17:00	17:15	16	0	0	0	0	0	0	16	0	0
Di 21.11.2023	17:15	17:30	11	0	0	1	0	0	0	12	0	0
Di 21.11.2023	17:30	17:45	14	0	0	0	0	0	2	16	2	12
Di 21.11.2023	17:45	18:00	11	0	0	1	0	0	0	12	0	0
Di 21.11.2023	18:00	18:15	15	0	0	0	0	0	0	15	0	0
Di 21.11.2023	18:15	18:30	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0
Di 21.11.2023	18:30	18:45	9	0	0	1	0	0	0	10	0	0
Di 21.11.2023	18:45	19:00	2	0	1	1	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	19:00	19:15	10	1	0	0	0	0	0	11	0	0
Di 21.11.2023	19:15	19:30	9	0	1	1	0	0	0	10	0	0
Di 21.11.2023	19:30	19:45	6	0	1	0	0	0	0	6	0	0
Di 21.11.2023	19:45	20:00	7	0	0	1	0	0	0	8	0	0
Di 21.11.2023	20:00	20:15	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	20:15	20:30	9	0	0	0	0	0	0	9	0	0
Di 21.11.2023	20:30	20:45	7	0	1	0	0	0	0	7	0	0
Di 21.11.2023	20:45	21:00	13	0	0	0	0	0	0	13	0	0
Di 21.11.2023	21:00	21:15	11	0	0	1	1	0	0	13	1	8

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	21:15	21:30	6	0	0	0	0	0	0	6	0	0
Di 21.11.2023	21:30	21:45	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0
Di 21.11.2023	21:45	22:00	7	0	0	0	0	0	0	7	0	0
Di 21.11.2023	22:00	22:15	6	0	0	0	0	0	0	6	0	0
Di 21.11.2023	22:15	22:30	6	0	0	0	0	0	0	6	0	0
Di 21.11.2023	22:30	22:45	8	0	0	0	0	0	0	8	0	0
Di 21.11.2023	22:45	23:00	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	23:00	23:15	6	0	0	0	0	0	0	6	0	0
Di 21.11.2023	23:15	23:30	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0
Di 21.11.2023	23:30	23:45	5	0	0	0	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	23:45	24:00	6	0	0	0	0	0	0	6	0	0
Summe	00:00	24:00	665	7	17	60	25	1	2	760	28	4
Spitzen- stunde	14:45	15:45	64	1	3	6	1	1	0	73	2	4

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

Zufahrt Stresemannstraße

Strom 4 -> 2

Zählung 21.11.2023

Werte pro Intervall

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	00:00	00:15	26	0	2	1	0	0	2	29	2	7
Di 21.11.2023	00:15	00:30	13	0	6	0	1	0	2	16	3	19
Di 21.11.2023	00:30	00:45	8	0	1	0	0	0	1	9	1	11
Di 21.11.2023	00:45	01:00	13	0	3	0	0	0	1	14	1	7
Di 21.11.2023	01:00	01:15	11	0	1	0	0	0	0	11	0	0
Di 21.11.2023	01:15	01:30	10	0	0	1	1	0	1	13	2	15
Di 21.11.2023	01:30	01:45	7	0	3	0	0	0	0	7	0	0
Di 21.11.2023	01:45	02:00	3	1	0	0	0	0	0	4	0	0
Di 21.11.2023	02:00	02:15	8	0	0	1	0	0	1	10	1	10
Di 21.11.2023	02:15	02:30	5	0	1	1	0	0	1	7	1	14
Di 21.11.2023	02:30	02:45	7	0	0	0	0	0	0	7	0	0
Di 21.11.2023	02:45	03:00	11	0	0	0	0	0	1	12	1	8
Di 21.11.2023	03:00	03:15	11	0	0	1	0	0	0	12	0	0
Di 21.11.2023	03:15	03:30	8	0	0	0	0	0	1	9	1	11
Di 21.11.2023	03:30	03:45	5	0	0	0	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	03:45	04:00	10	0	0	0	0	0	1	11	1	9
Di 21.11.2023	04:00	04:15	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0
Di 21.11.2023	04:15	04:30	5	0	0	0	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	04:30	04:45	6	0	0	0	1	0	1	8	2	25
Di 21.11.2023	04:45	05:00	12	0	1	1	1	0	1	15	2	13
Di 21.11.2023	05:00	05:15	15	0	0	1	0	0	0	16	0	0
Di 21.11.2023	05:15	05:30	14	0	2	1	0	0	1	16	1	6
Di 21.11.2023	05:30	05:45	14	0	1	1	0	0	1	16	1	6
Di 21.11.2023	05:45	06:00	19	0	2	2	3	0	0	24	3	12
Di 21.11.2023	06:00	06:15	16	1	1	2	0	0	1	20	1	5
Di 21.11.2023	06:15	06:30	25	0	2	4	3	0	2	34	5	15
Di 21.11.2023	06:30	06:45	23	0	1	2	2	0	1	28	3	11
Di 21.11.2023	06:45	07:00	27	0	1	2	2	0	2	33	4	12
Di 21.11.2023	07:00	07:15	42	1	4	13	1	0	1	58	2	3
Di 21.11.2023	07:15	07:30	35	1	7	6	2	1	2	47	5	11
Di 21.11.2023	07:30	07:45	44	2	14	6	6	0	1	59	7	12
Di 21.11.2023	07:45	08:00	42	0	16	9	2	1	0	54	3	6
Di 21.11.2023	08:00	08:15	51	0	14	11	3	0	2	67	5	7
Di 21.11.2023	08:15	08:30	39	1	18	8	2	0	1	51	3	6
Di 21.11.2023	08:30	08:45	61	0	9	3	0	2	2	68	4	6
Di 21.11.2023	08:45	09:00	62	1	25	13	1	1	1	79	3	4
Di 21.11.2023	09:00	09:15	67	2	21	4	5	0	5	83	10	12
Di 21.11.2023	09:15	09:30	86	0	13	9	5	1	2	103	8	8
Di 21.11.2023	09:30	09:45	82	0	15	12	1	1	0	96	2	2
Di 21.11.2023	09:45	10:00	74	1	17	16	1	1	2	95	4	4

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	10:00	10:15	85	1	10	5	5	0	1	97	6	6
Di 21.11.2023	10:15	10:30	51	0	10	5	0	0	2	58	2	3
Di 21.11.2023	10:30	10:45	74	0	7	10	2	1	1	88	4	5
Di 21.11.2023	10:45	11:00	53	0	6	12	3	0	1	69	4	6
Di 21.11.2023	11:00	11:15	59	0	5	8	1	1	2	71	4	6
Di 21.11.2023	11:15	11:30	75	0	9	6	2	1	2	86	5	6
Di 21.11.2023	11:30	11:45	65	0	11	8	3	1	1	78	5	6
Di 21.11.2023	11:45	12:00	66	0	8	16	4	0	2	88	6	7
Di 21.11.2023	12:00	12:15	79	1	8	13	2	1	1	97	4	4
Di 21.11.2023	12:15	12:30	80	0	11	15	1	0	1	97	2	2
Di 21.11.2023	12:30	12:45	79	2	11	12	1	0	2	96	3	3
Di 21.11.2023	12:45	13:00	64	0	8	12	1	0	1	78	2	3
Di 21.11.2023	13:00	13:15	86	2	7	12	4	0	1	105	5	5
Di 21.11.2023	13:15	13:30	78	1	19	9	2	1	1	92	4	4
Di 21.11.2023	13:30	13:45	81	8	15	9	2	1	2	103	5	5
Di 21.11.2023	13:45	14:00	65	0	20	8	1	0	2	76	3	4
Di 21.11.2023	14:00	14:15	76	1	19	16	1	0	1	95	2	2
Di 21.11.2023	14:15	14:30	105	3	12	20	0	0	1	129	1	1
Di 21.11.2023	14:30	14:45	92	1	16	18	0	0	2	113	2	2
Di 21.11.2023	14:45	15:00	120	0	27	19	0	0	2	141	2	1
Di 21.11.2023	15:00	15:15	114	1	25	16	3	3	2	139	8	6
Di 21.11.2023	15:15	15:30	109	2	17	11	4	0	2	128	6	5
Di 21.11.2023	15:30	15:45	107	1	26	11	1	0	1	121	2	2
Di 21.11.2023	15:45	16:00	103	4	14	14	1	0	2	124	3	2
Di 21.11.2023	16:00	16:15	102	5	19	13	0	0	1	121	1	1
Di 21.11.2023	16:15	16:30	122	1	27	14	1	1	3	142	5	4
Di 21.11.2023	16:30	16:45	100	4	34	10	1	0	3	118	4	3
Di 21.11.2023	16:45	17:00	133	2	30	8	1	0	3	147	4	3
Di 21.11.2023	17:00	17:15	92	1	29	8	2	0	1	104	3	3
Di 21.11.2023	17:15	17:30	101	3	37	6	0	0	2	112	2	2
Di 21.11.2023	17:30	17:45	110	2	56	6	1	0	4	123	5	4
Di 21.11.2023	17:45	18:00	65	1	66	6	3	0	1	76	4	5
Di 21.11.2023	18:00	18:15	80	4	50	8	0	0	0	92	0	0
Di 21.11.2023	18:15	18:30	116	4	66	4	1	0	0	125	1	1
Di 21.11.2023	18:30	18:45	100	0	54	3	4	0	4	111	8	7
Di 21.11.2023	18:45	19:00	100	2	44	1	1	0	4	108	5	5
Di 21.11.2023	19:00	19:15	98	0	23	4	2	0	1	105	3	3
Di 21.11.2023	19:15	19:30	79	1	33	3	0	0	0	83	0	0
Di 21.11.2023	19:30	19:45	74	0	28	0	0	0	3	77	3	4
Di 21.11.2023	19:45	20:00	69	3	16	2	0	0	1	75	1	1
Di 21.11.2023	20:00	20:15	54	1	21	0	0	0	2	57	2	4
Di 21.11.2023	20:15	20:30	42	1	16	2	0	0	2	47	2	4
Di 21.11.2023	20:30	20:45	42	3	14	1	0	0	1	47	1	2
Di 21.11.2023	20:45	21:00	62	0	10	3	0	0	2	67	2	3
Di 21.11.2023	21:00	21:15	53	0	11	0	1	0	1	55	2	4

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin			
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße			
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum 17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	21:15	21:30	48	1	14	0	0	0	2	51	2	4
Di 21.11.2023	21:30	21:45	37	1	13	1	0	0	1	40	1	2
Di 21.11.2023	21:45	22:00	45	1	11	0	0	0	1	47	1	2
Di 21.11.2023	22:00	22:15	67	0	11	0	1	0	1	69	2	3
Di 21.11.2023	22:15	22:30	55	1	11	0	0	0	2	58	2	3
Di 21.11.2023	22:30	22:45	65	1	12	0	0	0	2	68	2	3
Di 21.11.2023	22:45	23:00	41	0	6	1	0	0	2	44	2	5
Di 21.11.2023	23:00	23:15	40	1	6	0	0	0	1	42	1	2
Di 21.11.2023	23:15	23:30	35	0	3	0	0	0	2	37	2	5
Di 21.11.2023	23:30	23:45	25	0	1	1	0	0	1	27	1	4
Di 21.11.2023	23:45	24:00	31	0	7	0	0	0	1	32	1	3
Summe	00:00	24:00	5270	83	1301	521	106	19	132	6131	257	4
Spitzen- stunde	17:30	18:30	371	11	238	24	5	0	5	416	10	3

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

Zufahrt Stresemannstraße

Strom 4 -> 3

Zählung 21.11.2023

Werte pro Intervall

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	00:00	00:15	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0
Di 21.11.2023	00:15	00:30	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	00:30	00:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	00:45	01:00	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	01:00	01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	01:15	01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	01:30	01:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	01:45	02:00	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	02:00	02:15	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	02:15	02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	02:30	02:45	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	02:45	03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	03:00	03:15	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	03:15	03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	03:30	03:45	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	03:45	04:00	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	04:00	04:15	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	04:15	04:30	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	04:30	04:45	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	04:45	05:00	1	0	0	1	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	05:00	05:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	05:15	05:30	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	05:30	05:45	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	05:45	06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	06:00	06:15	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	06:15	06:30	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	06:30	06:45	0	0	1	2	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	06:45	07:00	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	07:00	07:15	1	0	0	0	1	0	0	2	1	50
Di 21.11.2023	07:15	07:30	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0
Di 21.11.2023	07:30	07:45	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	07:45	08:00	10	0	1	2	0	0	0	12	0	0
Di 21.11.2023	08:00	08:15	9	0	1	2	0	0	0	11	0	0
Di 21.11.2023	08:15	08:30	6	0	0	1	0	0	0	7	0	0
Di 21.11.2023	08:30	08:45	3	0	0	0	1	0	0	4	1	25
Di 21.11.2023	08:45	09:00	10	0	0	2	0	0	0	12	0	0
Di 21.11.2023	09:00	09:15	5	0	2	0	1	0	0	6	1	17
Di 21.11.2023	09:15	09:30	7	0	1	0	1	0	0	8	1	12
Di 21.11.2023	09:30	09:45	7	0	1	2	0	0	0	9	0	0
Di 21.11.2023	09:45	10:00	10	0	0	1	0	0	0	11	0	0

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	10:00	10:15	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0
Di 21.11.2023	10:15	10:30	6	0	0	1	0	0	0	7	0	0
Di 21.11.2023	10:30	10:45	6	0	0	0	0	0	0	6	0	0
Di 21.11.2023	10:45	11:00	3	0	0	0	3	0	0	6	3	50
Di 21.11.2023	11:00	11:15	3	0	1	1	0	0	0	4	0	0
Di 21.11.2023	11:15	11:30	7	0	2	0	1	0	0	8	1	12
Di 21.11.2023	11:30	11:45	5	0	2	1	0	0	0	6	0	0
Di 21.11.2023	11:45	12:00	8	0	0	1	0	0	0	9	0	0
Di 21.11.2023	12:00	12:15	4	0	0	1	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	12:15	12:30	6	0	0	1	0	0	0	7	0	0
Di 21.11.2023	12:30	12:45	7	0	0	0	0	0	0	7	0	0
Di 21.11.2023	12:45	13:00	7	0	1	1	0	0	0	8	0	0
Di 21.11.2023	13:00	13:15	7	1	0	0	0	0	0	8	0	0
Di 21.11.2023	13:15	13:30	3	0	1	0	1	0	0	4	1	25
Di 21.11.2023	13:30	13:45	6	0	0	0	1	0	0	7	1	14
Di 21.11.2023	13:45	14:00	7	0	0	1	0	0	0	8	0	0
Di 21.11.2023	14:00	14:15	5	0	0	2	0	0	0	7	0	0
Di 21.11.2023	14:15	14:30	3	0	0	2	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	14:30	14:45	2	0	0	1	1	0	0	4	1	25
Di 21.11.2023	14:45	15:00	5	0	0	0	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	15:00	15:15	7	0	0	1	0	0	0	8	0	0
Di 21.11.2023	15:15	15:30	8	0	0	0	1	0	0	9	1	11
Di 21.11.2023	15:30	15:45	4	0	0	1	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	15:45	16:00	7	0	0	3	0	0	1	11	1	9
Di 21.11.2023	16:00	16:15	6	0	1	0	0	0	0	6	0	0
Di 21.11.2023	16:15	16:30	5	0	0	0	0	0	1	6	1	17
Di 21.11.2023	16:30	16:45	11	0	0	1	0	0	0	12	0	0
Di 21.11.2023	16:45	17:00	7	0	1	0	0	0	0	7	0	0
Di 21.11.2023	17:00	17:15	7	0	1	0	0	0	0	7	0	0
Di 21.11.2023	17:15	17:30	10	0	1	1	0	0	0	11	0	0
Di 21.11.2023	17:30	17:45	4	0	1	0	0	0	1	5	1	20
Di 21.11.2023	17:45	18:00	7	0	0	0	0	0	0	7	0	0
Di 21.11.2023	18:00	18:15	11	0	0	0	0	0	0	11	0	0
Di 21.11.2023	18:15	18:30	9	1	0	0	0	0	1	11	1	9
Di 21.11.2023	18:30	18:45	6	0	0	0	0	0	0	6	0	0
Di 21.11.2023	18:45	19:00	8	0	0	0	0	0	0	8	0	0
Di 21.11.2023	19:00	19:15	6	0	1	0	0	0	0	6	0	0
Di 21.11.2023	19:15	19:30	6	0	1	1	1	0	0	8	1	12
Di 21.11.2023	19:30	19:45	2	0	1	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	19:45	20:00	4	0	0	1	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	20:00	20:15	8	0	0	0	0	0	0	8	0	0
Di 21.11.2023	20:15	20:30	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	20:30	20:45	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	20:45	21:00	2	0	1	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	21:00	21:15	5	1	0	0	0	0	0	6	0	0

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	

Zählwerttabellen



stadtraum

LISA

Datum	Von	Bis	Pkw	Krad	Rad	Lieferfzg	Lkw	Lastzug	Bus	Kfz	SV	% SV
Di 21.11.2023	21:15	21:30	4	0	2	1	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	21:30	21:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	21:45	22:00	2	0	1	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	22:00	22:15	5	0	2	0	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	22:15	22:30	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0
Di 21.11.2023	22:30	22:45	5	0	1	0	0	0	0	5	0	0
Di 21.11.2023	22:45	23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	23:00	23:15	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0
Di 21.11.2023	23:15	23:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Di 21.11.2023	23:30	23:45	1	1	0	0	0	0	0	2	0	0
Di 21.11.2023	23:45	24:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe	00:00	24:00	375	4	31	37	13	0	4	433	17	4
Spitzen- stunde	16:30	17:30	35	0	3	2	0	0	0	37	0	0

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	LSA 07123 Stresemannstraße / Anhalter Straße - Schöneberger Straße				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	Bestand_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Schuster	Abzeichnung		Blatt	



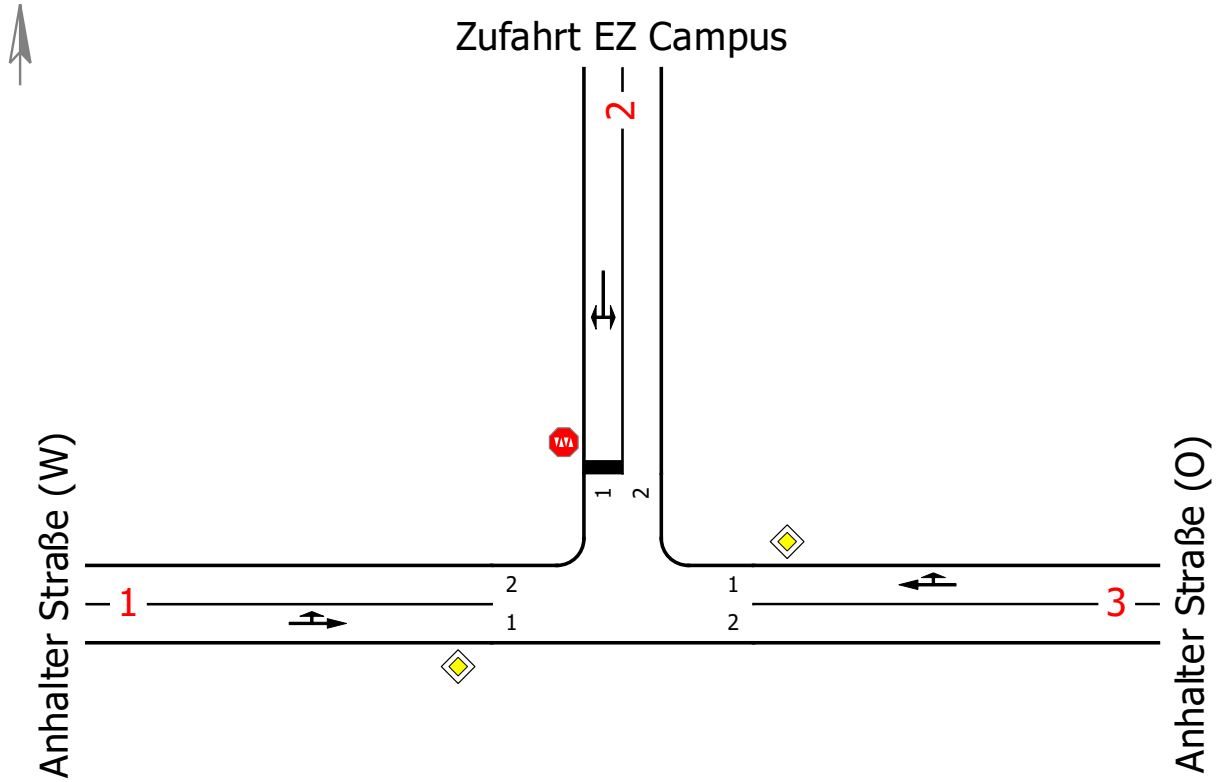
**Verkehrsgutachten zum
Bebauungsplanverfahren 2-64 im Bezirk
Friedrichshain-Kreuzberg
von Berlin
– Ergebnisbericht –**

Projekt-Nr.: 55 23 05

Anlage 3.2

**Leistungsfähigkeitsuntersuchung an
der maßgebenden Anbindung an das
öffentliche Straßennetz**

Anhalter Straße / Zufahrt EZ Campus



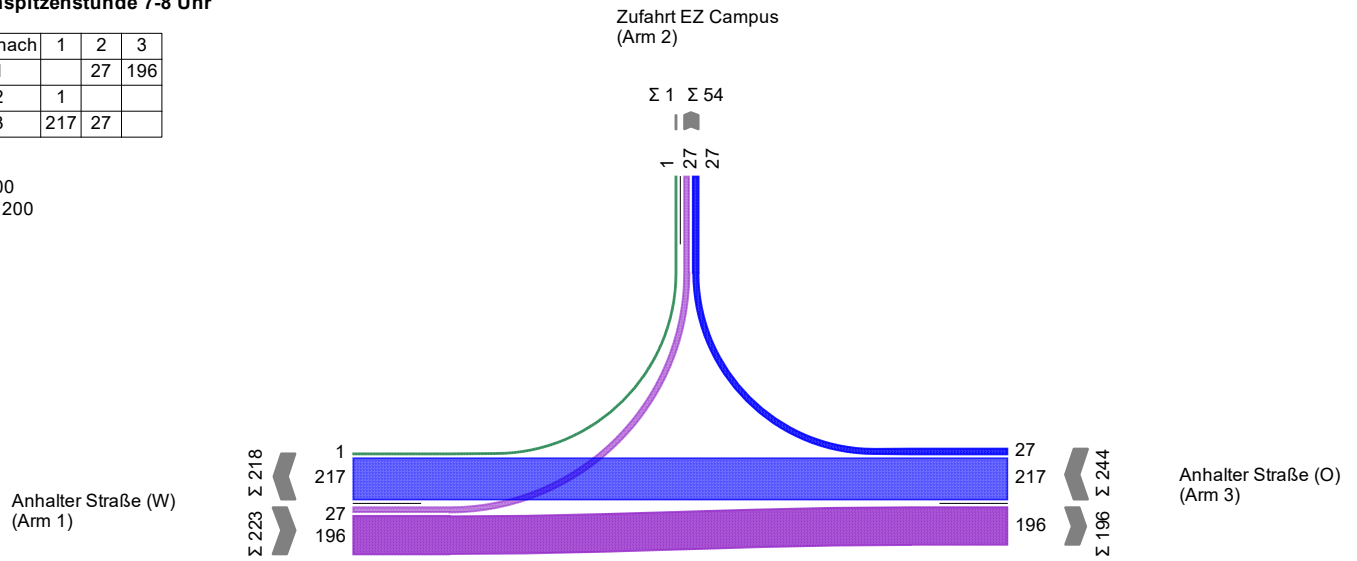
Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	Anhalter Straße / Zufahrt EZ Campus				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	LFU_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Shirani	Abzeichnung		Blatt	

LISA

Frühspitzenstunde 7-8 Uhr

von/nach	1	2	3
1		27	196
2	1		
3	217	27	

20
100
200



Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	Anhalter Straße / Zufahrt EZ Campus				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	LFU_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Shirani	Abzeichnung		Blatt	

Bewertung Einmündung ohne LSA

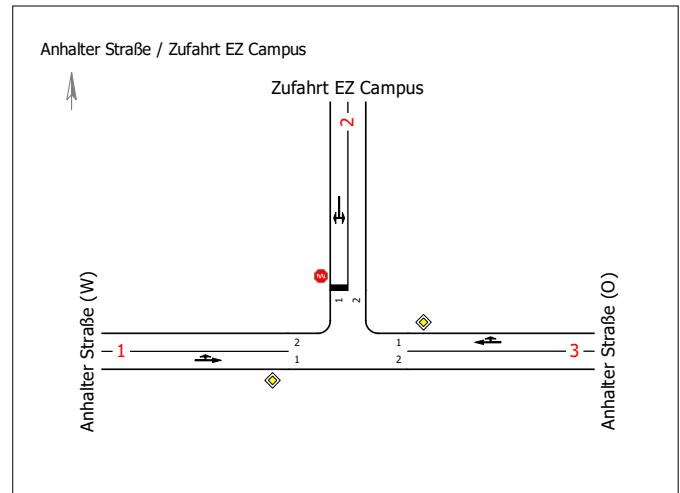


stadtraum

LISA

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : Frühspitzenstunde 7-8 Uhr

Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrsstrom
1	C		Vorfahrtsstraße
			7 8
2	B		Halt! Vorfahrt gewähren!
			4 6
3	A		Vorfahrtsstraße
			2 3



Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t _w [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	217,0	238,5	1.800,0	1.636,5	0,133	1.419,5	2,5	A
		3 → 2	3	27,0	29,5	1.600,0	1.454,5	0,018	1.427,5	2,5	A
2	B	2 → 3	4	0,0	0,0	512,5	466,0	0,000	466,0	-	-
		2 → 1	6	1,0	1,0	717,0	652,0	0,001	651,0	5,5	A
1	C	1 → 2	7	27,0	29,5	974,0	885,5	0,030	858,5	4,2	A
		1 → 3	8	196,0	215,5	1.800,0	1.636,5	0,120	1.440,5	2,5	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	1,0	1,0	1.000,0	1.000,0	0,001	999,0	3,6	A
1	C	-	7+8	223,0	245,5	1.800,0	1.635,0	0,136	1.412,0	2,5	A
Gesamt QSV											A

PE : Pkw-Einheiten
q : Belastung
C : Kapazität
x : Auslastungsgrad
R : Kapazitätsreserve
t_w : Mittlere Wartezeit

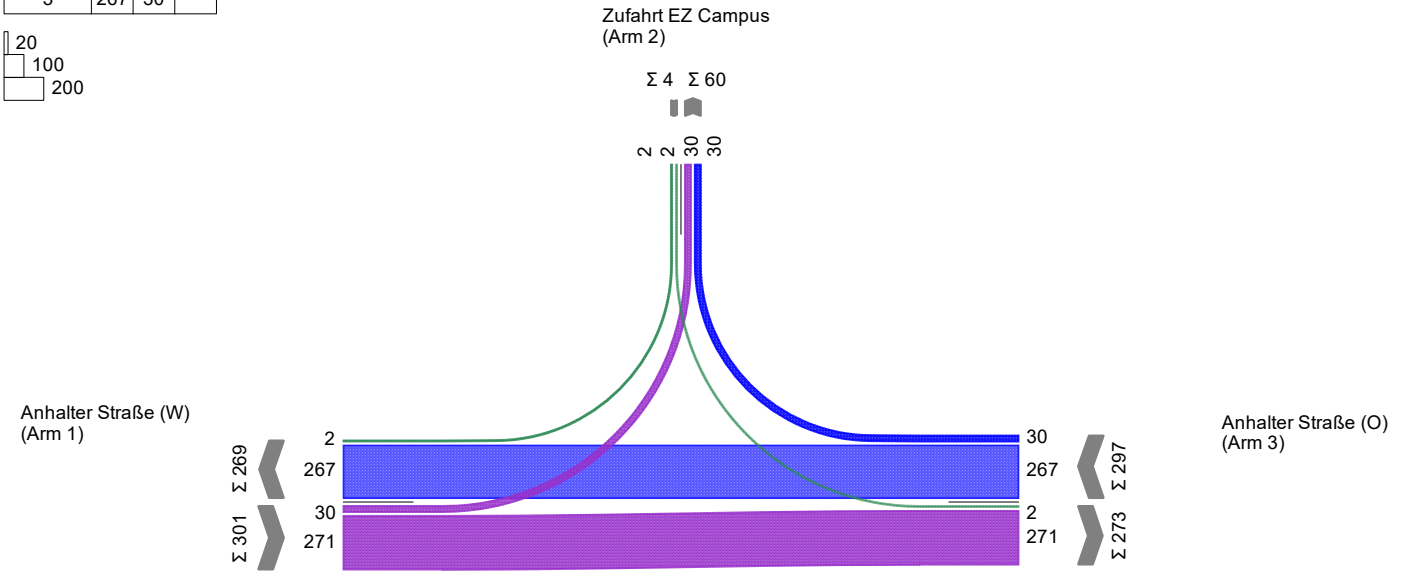
Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	Anhalter Straße / Zufahrt EZ Campus				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	LFU_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Shirani	Abzeichnung		Blatt	



LISA

Frühspitzenstunde 8-9 Uhr

von/nach	1	2	3
1		30	271
2	2		2
3	267	30	



Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	Anhalter Straße / Zufahrt EZ Campus				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	LFU_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Shirani	Abzeichnung		Blatt	

Bewertung Einmündung ohne LSA

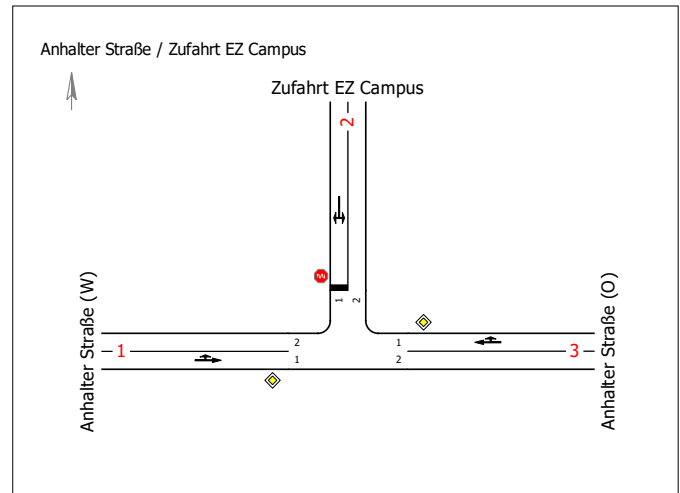


stadtraum

LISA

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : Frühspitzenstunde 8-9 Uhr

Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrsstrom	
1	C		Vorfahrtsstraße	7
				8
2	B		Halt! Vorfahrt gewähren!	4
				6
3	A		Vorfahrtsstraße	2
				3



Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t _w [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	267,0	293,5	1.800,0	1.636,5	0,163	1.369,5	2,6	A
		3 → 2	3	30,0	33,0	1.600,0	1.454,5	0,021	1.424,5	2,5	A
2	B	2 → 3	4	2,0	2,0	430,5	391,5	0,005	389,5	9,2	A
		2 → 1	6	2,0	2,0	677,5	616,0	0,003	614,0	5,9	A
1	C	1 → 2	7	30,0	33,0	916,5	833,0	0,036	803,0	4,5	A
		1 → 3	8	271,0	298,0	1.800,0	1.636,5	0,166	1.365,5	2,6	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	4,0	4,5	500,0	444,5	0,009	440,5	8,2	A
1	C	-	7+8	301,0	331,0	1.800,0	1.636,5	0,184	1.335,5	2,7	A
Gesamt QSV											A

PE : Pkw-Einheiten
q : Belastung
C : Kapazität
x : Auslastungsgrad
R : Kapazitätsreserve
t_w : Mittlere Wartezeit

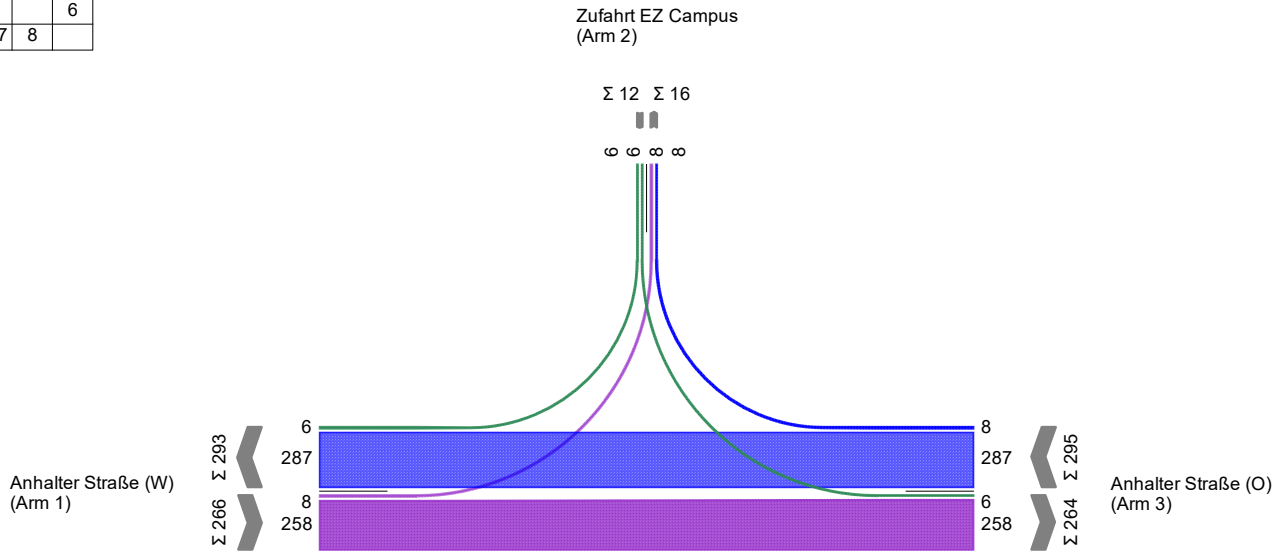
Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	Anhalter Straße / Zufahrt EZ Campus				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	LFU_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Shirani	Abzeichnung		Blatt	



LISA

Frühspitzenstunde 9-10 Uhr

von/nach	1	2	3
1		8	258
2	6		6
3	287	8	



Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	Anhalter Straße / Zufahrt EZ Campus				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	LFU_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Shirani	Abzeichnung		Blatt	

Bewertung Einmündung ohne LSA

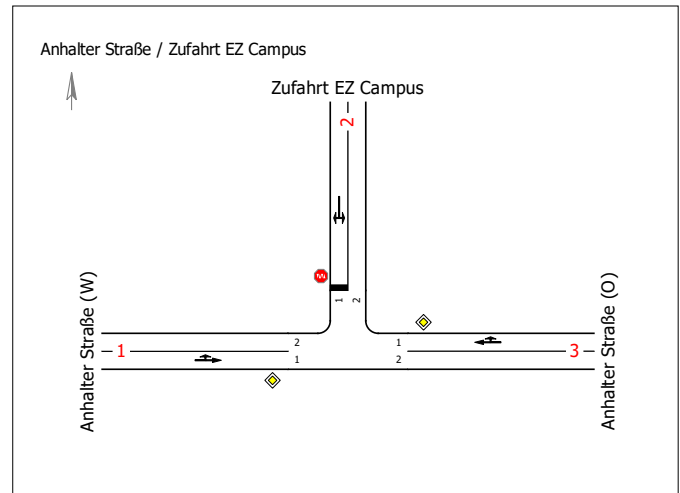


stadtraum

LISA

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : Frühspitzenstunde 9-10 Uhr

Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrsstrom
1	C		Vorfahrtsstraße
			7 8
2	B		Halt! Vorfahrt gewähren!
			4 6
3	A		Vorfahrtsstraße
			2 3



Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t _w [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	287,0	315,5	1.800,0	1.636,5	0,175	1.349,5	2,7	A
		3 → 2	3	8,0	9,0	1.600,0	1.454,5	0,006	1.446,5	2,5	A
2	B	2 → 3	4	6,0	6,5	459,5	417,5	0,014	411,5	8,7	A
		2 → 1	6	6,0	6,5	671,0	610,0	0,010	604,0	6,0	A
1	C	1 → 2	7	8,0	9,0	919,0	835,5	0,010	827,5	4,3	A
		1 → 3	8	258,0	284,0	1.800,0	1.636,5	0,158	1.378,5	2,6	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	12,0	13,0	541,5	500,0	0,024	488,0	7,4	A
1	C	-	7+8	266,0	292,5	1.800,0	1.636,5	0,163	1.370,5	2,6	A
Gesamt QSV											A

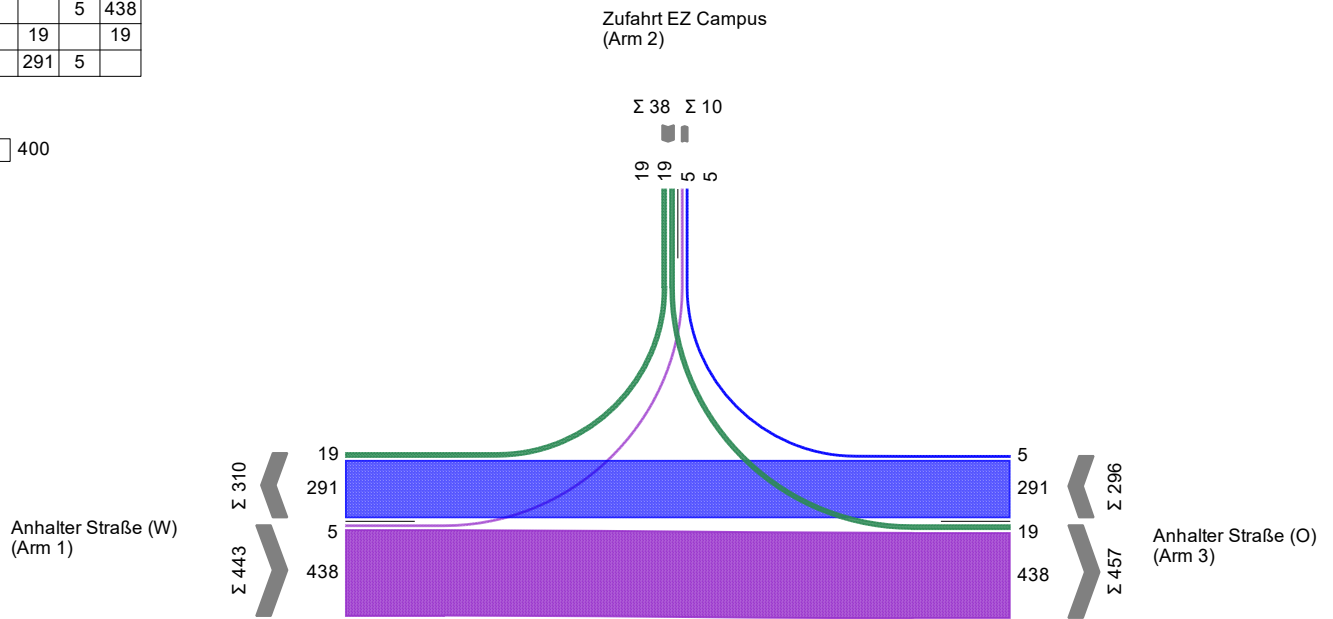
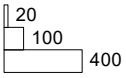
PE : Pkw-Einheiten
q : Belastung
C : Kapazität
x : Auslastungsgrad
R : Kapazitätsreserve
t_w : Mittlere Wartezeit

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	Anhalter Straße / Zufahrt EZ Campus				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	LFU_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Shirani	Abzeichnung		Blatt	

LISA

Spätspitzenstunde 15-16 Uhr

von/nach	1	2	3
1		5	438
2	19		19
3	291	5	



Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	Anhalter Straße / Zufahrt EZ Campus				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	LFU_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Shirani	Abzeichnung		Blatt	

Bewertung Einmündung ohne LSA

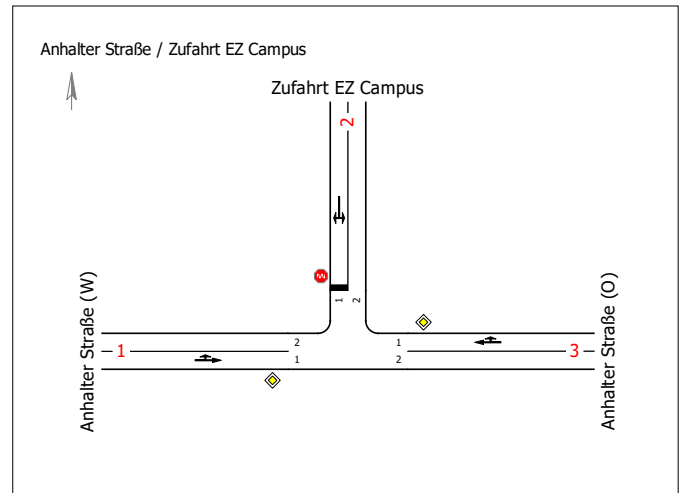


stadtraum

LISA

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : Spätspitzenstunde 15-16 Uhr

Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrsstrom	
1	C		Vorfahrtsstraße	7
				8
2	B		Halt! Vorfahrt gewähren!	4
				6
3	A		Vorfahrtsstraße	2
				3



Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t _w [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	291,0	320,0	1.800,0	1.636,5	0,178	1.345,5	2,7	A
		3 → 2	3	5,0	5,5	1.600,0	1.454,5	0,003	1.449,5	2,5	A
2	B	2 → 3	4	19,0	21,0	366,5	333,0	0,057	314,0	11,5	B
		2 → 1	6	19,0	21,0	669,0	608,0	0,031	589,0	6,1	A
1	C	1 → 2	7	5,0	5,5	918,0	834,5	0,006	829,5	4,3	A
		1 → 3	8	438,0	482,0	1.800,0	1.636,5	0,268	1.198,5	3,0	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	38,0	42,0	477,5	432,0	0,088	394,0	9,1	A
1	C	-	7+8	443,0	487,5	1.800,0	1.636,5	0,271	1.193,5	3,0	A
Gesamt QSV											B

PE : Pkw-Einheiten
q : Belastung
C : Kapazität
x : Auslastungsgrad
R : Kapazitätsreserve
t_w : Mittlere Wartezeit

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	Anhalter Straße / Zufahrt EZ Campus				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	LFU_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Shirani	Abzeichnung		Blatt	

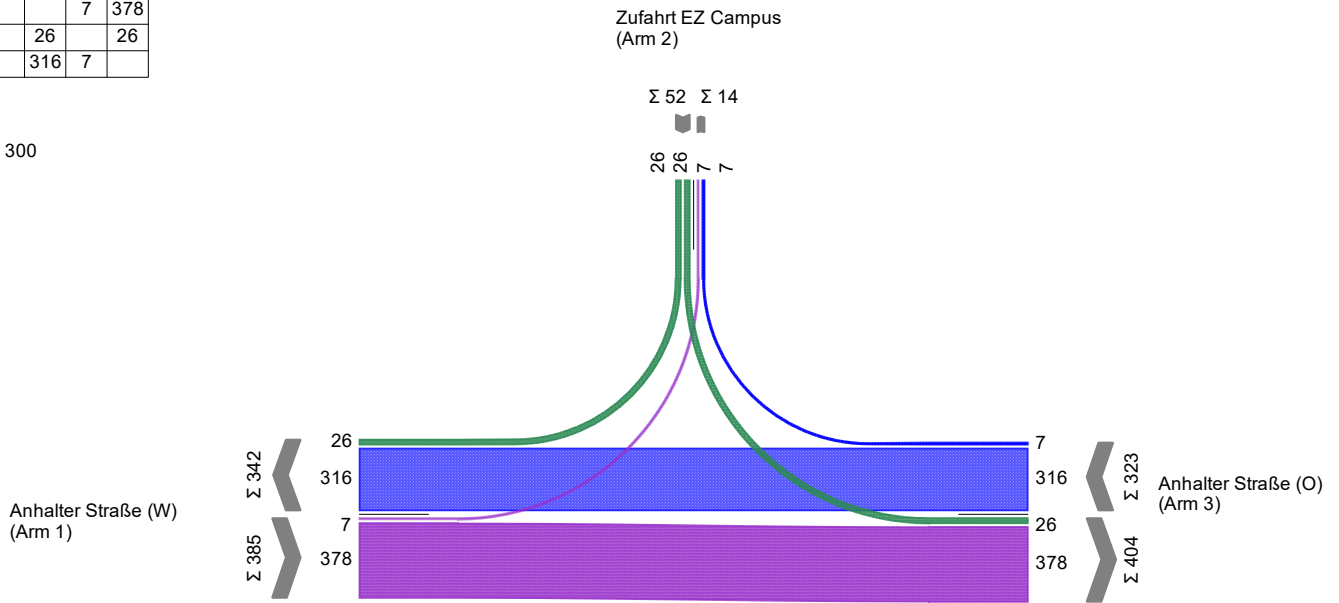
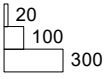
Spät IST-Planfall 16-17 Uhr



LISA

Spätspitzenstunde 16-17 Uhr

von/nach	1	2	3
1		7	378
2	26		26
3	316	7	



Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	Anhalter Straße / Zufahrt EZ Campus				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	LFU_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Shirani	Abzeichnung		Blatt	

Bewertung Einmündung ohne LSA

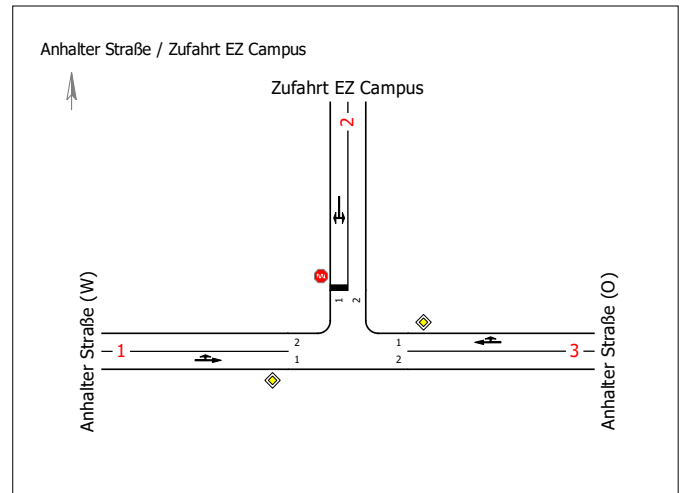


stadtraum

LISA

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : Spätspitzenstunde 16-17 Uhr

Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrsstrom	
1	C		Vorfahrtsstraße	7
				8
2	B		Halt! Vorfahrt gewähren!	4
				6
3	A		Vorfahrtsstraße	2
				3



Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t _w [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	316,0	347,5	1.800,0	1.636,5	0,193	1.320,5	2,7	A
		3 → 2	3	7,0	7,5	1.600,0	1.454,5	0,005	1.447,5	2,5	A
2	B	2 → 3	4	26,0	28,5	381,0	346,5	0,075	320,5	11,2	B
		2 → 1	6	26,0	28,5	650,0	591,0	0,044	565,0	6,4	A
1	C	1 → 2	7	7,0	7,5	890,0	809,0	0,008	802,0	4,5	A
		1 → 3	8	378,0	416,0	1.800,0	1.636,5	0,231	1.258,5	2,9	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	52,0	57,0	479,0	437,0	0,119	385,0	9,4	A
1	C	-	7+8	385,0	423,5	1.800,0	1.636,5	0,235	1.251,5	2,9	A
Gesamt QSV											B

PE : Pkw-Einheiten
q : Belastung
C : Kapazität
x : Auslastungsgrad
R : Kapazitätsreserve
t_w : Mittlere Wartezeit

Projekt	Verkehrsuntersuchung zum B-Planverfahren 2-64 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin				
Knotenpunkt	Anhalter Straße / Zufahrt EZ Campus				
Auftragsnr.	55 23 05	Variante	LFU_2024	Datum	17.03.2025
Bearbeiter	Shirani	Abzeichnung		Blatt	